

TRAFALGAR. LA ENCARNIZADA Y ESTREMECEDORA BATALLA NAVAL DEL SIGLO XIX

RICARDO A. R. HERMELO

Es Capitán de Navío (R)
y Capitán de Ultramar.

Por lo general cuando se enfrenta el estudio y análisis de Trafalgar se soslaya reparar en cuáles fueron los motivos y las causas por las que esta batalla naval librada en las costas de España demostrara palmariamente en los beligerantes un alto espíritu de lucha, y por sobre todo meditar acerca de los tremendos daños en vidas y barcos que ambos bandos experimentaron con feroz elocuencia; la batalla concluyó con navíos seriamente dañados, hundidos o varados en la costa, pero aun más importante, con una increíble cantidad de muertos y heridos, mucho de los cuales sobrellevaron en vida sus heridas y limitaciones físicas.

Interesa por tal motivo indagar cómo eran los marinos de la época, su aptitud y los medios navales que fueron el instrumento de comandantes y tripulaciones que lucharon con gran valor y que buscaban *el penol a penol* hasta el abordaje y *el cuerpo a cuerpo* (1). Se demandaba con decisión y arrojo, cerrar distancias para causar el mayor daño posible en el combate artillero, a pesar del no tan corto alcance de la artillería de ese entonces; el propio Nelson en la batalla varias veces urgió cerrar distancias. Hoy, el misil y el ataque aéreo son súbitos, en un instante, como el caso de la *Sheffield* y el impacto del Exocet en la guerra de Malvinas, producto de la tecnología del siglo XX; otras épocas y modalidades de combate naval con elevadas velocidades relativas de acercamiento y mayor poder de destrucción.

1 Testimonios (2)

El resultado de la batalla está reflejado en los siguientes testimonios de quienes combatieron duramente o fueron testigos de la época (3).



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 815

Septiembre/diciembre de 2006

Recibido: 9.4.2006

(1)
Jorge Funes, autor argentino de Los caballeros de la espuela dorada (Pizarro y conquista del alto Perú), decía que las espadas de los españoles eran sensiblemente más cortas que las de otros países de ese entonces.

(2)
Trascripción de la obra Cabo Trafalgar, de Pérez Reverte.

(3)
Salvo J. Guillén, investigador posterior a la batalla de Trafalgar.



Izquierda, combate penol a penol.
Derecha, impacto de un misil Exocet en la fragata *Sheffield* durante el Conflicto del Atlántico Sur.



Últimas instrucciones del Almirante Nelson: preparando las señales.

(4)
Esaño elevó el informe de la batalla.

Llenamos los buques de una porción de ancianos, de achacosos, de enfermos e inútiles para la mar. J. MAZARREDO, NOTA SOBRE EL ESTADO DE LA MARINA.

Esta escuadra hará vestir de luto a la Nación, en caso de un combate, labrando la afrenta del que tenga la desventura de mandarla. ANTONIO ESCAÑO, INFORME DE LA ESCUADRA DEL MEDITERRÁNEO (4).

Habiéndose ya retirado o quedado muertos cuantos tenían destino en la toldilla, alcázar y castillo, desde el general hasta el guardiamarina que custodiaba la bandera, quedando solo el Comandante sobre el alcázar hasta que cayó herido de un astillazo en la cabeza. PARTE DE CAMPAÑA DEL NAVÍO SANTÍSIMA TRINIDAD.

La terrible carnicería y el estado de los navíos apresados prueban el encarnizamiento con que se batieron. Se conviene que el fuego de los franceses fue más vivo al principio, pero los españoles mostraron más firmeza y valor hasta el fin que sus aliados [...] Su coraje nos inspira el mayor respeto, y la humanidad con que se han tratado a los prisioneros y náufragos ingleses es superior a todo elogio. GACETA INGLESA DE GIBRALTAR, 9-XI-1805.

Cuando yo esperaba encontrar a estas gentes [los ingleses] llenas de orgullo e insoportables por su victoria, las he visto más bien al contrario, rindiendo los mayores agasajos a nuestros oficiales, prisioneros y hablando de ellos con el mayor entusiasmo. CARTA (DE UN PRISIONERO ESPAÑOL) DESDE GIBRALTAR AL COMANDANTE DE SAN ROQUE.

Los legajos que he visto en Marina, estremecen; si el combate pude vivirlo por el conjunto de unas líneas, lo que pasó después por las covachuelas de Madrid, lo alcancé también a vivir con tristeza. Por una parte ascensos, a quienes no habían asistido a la jornada —alguno incluso a capitán general—; por otras, denegaciones de pensiones a huérfanos y a viudas de quienes habían salido a la mar y a la muerte con docenas de pagas atrasadas, en navíos que, para no desmerecer a la concurrencia francesa, habían pintado sus comandantes, ya que no de sus faltriqueras, empeñándose. J. GUILLEN (5), PRÓLOGO A TRAFALGAR, DE E. LON ROMERO.

(5)
Julio F. Guillen y Tato, autor del libro *La carabela Santa María*, Teniente de Navío, piloto de dirigitible, escritor español, 1928. La biblioteca del CN dispone de un ejemplar de la obra.

Ha fallecido ayer, de miseria y vejez, el capitán de navío don Pedro Núñez (Comandante de la batería del alcázar del navío San Agustín en Trafalgar, a cuya viuda se le ha mandado librar la paga mortuoria, por no quedarles nada que vender después de la enfermedad, ni humano recurso para su entierro y funerales, y con infinidad de acreedores, dimanado del enorme retraso de pagas tan notorio, representado a Su Majestad tantas veces como ha sido desatendido. ARCHIVOS DE MARINA, EL FERROL.

(6)
Acción naval en la que los buques de ambos bandos de manera desordenada se acercan y combaten en una acción de gran confusión y en la que los comandantes actúan con independencia seleccionando los blancos individualmente.

2 La artillería de la época y el combate

Trafalgar primordialmente fue un combate en el que la artillería definió contundentemente el resultado entre Nelson con su flota de 27 navíos y la escuadra combinada al mando de P. Villeneuve con 33 barcos franceses y españoles sin omitir que la táctica de Nelson de cortar en dos partes la línea enemiga y el posterior combate de *melé* (6) fue una maniobra de alto riesgo para los británicos (7). Nelson apreció y acertó en ejecutarla a pesar del peligro que implicaba estar bajo fuego sin respuesta propia, en la fase de aproximación, pero su decisión fue atinada y le dio la victoria, por la sencilla razón que descontaba que su capacidad artillera se lo permitiría.

(7)
La Royal Navy contaba con "instrucciones tácticas de combate" que Nelson ignoró en su plan de ataque. Algo similar hizo en la batalla del Nilo.

Las escuadras

Ambas flotas parecían similares ⁽⁸⁾.

Gran Bretaña: 27 buques; siete de tres puentes con 100 cañones cada uno; 2 con 80 cañones; 15 con 73 y 3 con 64. Además, 4 fragatas ⁽⁹⁾ de 40 cañones, una goleta y una balandra. Junto a los cañones, cada navío contaba con unas 10 carronadas, un tipo de cañón corto que disparaba mortales ráfagas de metralla.

Total: unas 2.600 piezas de artillería

Francia: 18 buques, 4 de 80 cañones y 14 de 74, junto a cuatro fragatas, 1 corbeta y dos bergantines con una media de 40 cañones.

Total: unas 1.650 piezas.

España: 15 buques, 1 de 136 cañones, 2 de 112, 1 de 100, 1 de 80 y 10 de 74. Además, los barcos españoles iban armados con obuses, una especie de carronada perfeccionada y muy eficaz.

Total: unos 1.500 cañones y morteros.



Despojos en el agua durante el combate cerrado de *melé*.

Los cañones y la dotación

En el siglo XVIII se procedió a clasificar los cañones según el peso de la bala o proyectil que disparaban. Por ejemplo un navío de primera clase tenía artillería de 30 piezas de 32 libras en la cubierta superior, 28 cañones de 24 libras en la cubierta de la segunda batería, 30 cañones de 18 libras en la cubierta de la batería y 10 cañones de 12 libras en el alcázar para un peso total de la salva de 1.158 libras (aprox. 580 kg) ⁽¹⁰⁾; en resumen, era un navío de 100 cañones clásico, de la línea o cuerpo principal de una escuadra o el cuerpo principal. La información respeta la unidad de peso de la época en libras, que aproximadamente es medio kilogramo en el sistema métrico ⁽¹¹⁾.

En cada cubierta se disponía de los cañones, balas, cartuchos y atacadores ⁽¹²⁾ de un mismo tamaño; desde los pañoles se suministraba la munición y la pólvora para los cañones con toda rapidez, tarea que cumplían los pajes que las transportaban, y lo que restaba era disparar con la rapidez y precisión posible para la época.

La tarea no era nada fácil dado el peso de los cañones de importante tamaño y que se encontraban montados en la cureña con ruedas. Un cañón de 18 libras pesaba 2.300 libras y los mayores hasta 8.000 libras. La dotación requería de 8 a 10 sirvientes y hasta 12 en algunos casos, dependiendo del adiestramiento de los hombres. Por el movimiento del barco había que vigilar atentamente la pieza y en todo momento, salvo cuando se trincaba después del tiro, en pausa de combate prolongada o cuando se ordenaba retirada de combate (Ver cuadro "Evolución de la artillería".) El personal dormía junto al cañón.

La brigada del cañón estaba compuesta de un cabo de pieza, un cargador, un segundo cargador, un paje de pólvora y sirvientes con diversas tareas; también se integraban infantes de marina para ayudar y operar el cañón. Los infantes de marina como tarea principal tenían la de participar en un desembarco en tierra y en la toma de un fuerte o posición enemiga; en una palabra, la operación anfibia es de antigua data. Por tal razón, en un buque de 100 cañones casi la mitad de la tripulación era de infantes de marina y el resto de la tripulación de más de 1.000

⁽⁸⁾ Antonio Atienza Peñabrocha, *Revista Historia, España, n° 84*.

⁽⁹⁾ La fragata era un navío ligero que se lo usaba para tareas de exploración destacado de la flota.

⁽¹⁰⁾ Patrick O'Brian. *Hombres de mar y guerra, Ed. Edhasa*.

⁽¹¹⁾ Un kg equivale a 2,20 libras.

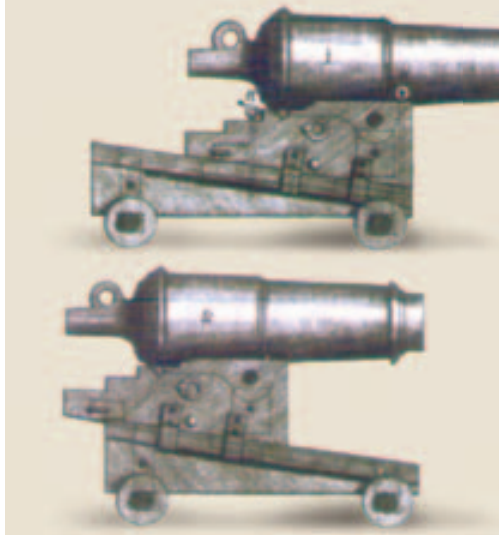
⁽¹²⁾ Palo para introducir la pólvora y las balas por la boca, "avancarga".

Evolución de la artillería (*)

En la década del 50, el cañón de 152 mm del ARA *Pueyrredón* disponía de una dotación integrada por 1 cabo de pieza, 1 atacador, 2 apuntadores de dirección y elevación, 2 alceros, 2 cargadores para la vaina y el proyectil y el tiempo de carga era de 15 segundos; se practicaba en mesa de carga tres veces diarias. Cuando se abría el cierre, el *atacador* veía el ánima y si estaba libre decía: "ánima libre" y el jefe de pieza ordenaba cargar; el que sostenía el proyectil lo presentaba y el atacador lo empujaba con fuerza para que mordiera el aro y el cargador de vaina completaba la carga. Cerrado el cierre el jefe decía: "cañón cargado y en seguro". El cañón pasó de avancarga a retrocarga.

En la década del 80: la lancha ARA *Intrépida* dispone de un cañón Otomelara de 3 pulgadas de tiro rápido automático, apuntado con director y director óptico. Alcance eficaz 10.000 metros y trayectoria tesa. A esa distancia bate un blanco de otra lancha con elevado porcentaje de probabilidad de impacto.

(*) El autor fue atacador del cañón 2 en 1948 en el ARA *Pueyrredón*; Jefe de batería secundaria y ayudante de artillería en el ARA *San Luis* en 1954 y Comandante de Lanchas Rápidas en 1978.



(13)
El cañón mediante palanquetas o espeques se apuntaba dentro de ciertos límites en dirección y elevación, pero el barco debía tener su artillería en blanco aproximadamente.

(14)
Antonio Atienza Peñábrocha, Rev. Historia, investigador marítimo.

(15)
La Royal Navy disponía de un manual de normas para el adiestramiento artillero en puerto y navegación, actividad muy frecuente.

hombres era para la maniobra y para atender las piezas; un cálculo fácil implica para 100 cañones un mínimo de 8/10 personas, un requerimiento de 600 artilleros, con la salvedad que por lo general se disparaba con una sola banda en un combate de línea de batalla; pero como sucedió en Trafalgar en el combate cerrado de la *melé*, se apeló al fuego con casi todas las piezas de artillería y con la necesidad, además, de maniobrar las velas y aparejo para conducir el navío a la mejor posición posible con relación al blanco; además se debe tener presente que el Comandante tenía que presentar sus bandas al mejor rumbo para que todas las baterías estuviesen en "línea" para apuntar y disparar pues el cañón tenía su ángulo muerto y "podía no ver el blanco" (13).

En resumen, la conducción del barco era complicada y el empleo de la artillería tenía serias dificultades para batir al enemigo. La maniobra a vela en barcos tan pesados dependía del viento y esto se complicaba cuando venía la calma. En Trafalgar hubo buques que arriaron sus chalanas y a remo remolcaban el barco para batir al contrario. Cayetano Valdez, entre otros, al mando del *Neptuno* por falta de viento ordenó botar las embarcaciones para que a remo remolcaran y orzaran su buque para dirigirse hacia el sur para socorrer al *Trinidad*; le siguió la estela el *Intrepide* (14).

En cuanto a la puntería, el Cabo de pieza disparaba cuando a su juicio estaba en blanco, acción que requería adiestramiento; se trataba de un hombre clave. Pero existían, por sobre todo dos "procedimientos", apelando al rolido; los ingleses prefirieron hacer fuego en el rolido descendente para que la andanada impactara en el casco y producir rumbos y daños; la escuadra combinada por el contrario, disparaba durante el rolido hacia arriba para dismantelar el aparejo y esto implicaba disminuir la velocidad del barco.

Existen diferentes opiniones sobre Trafalgar en cuanto al empleo de los cañones pero además hay un aspecto en el que no existe acuerdo: la velocidad de fuego; los autores ingleses asignan una relación de 1 a 3 a favor de los barcos de Nelson y los españoles disminuyen este valor, pero sí es factible afirmar que las dotaciones británicas fueron más efectivas, por los constantes ejercicios previos que efectuaban (15) y también por la nutrida cantidad de personal de leva de la escuadra combinada que no estaba capacitada para estar embarcada ni para desempeñarse en la artillería y en cubierta.

En lo concerniente al alcance, si bien se llegaba a 1.800 metros, la distancia eficaz resul-



El *Victory*, buque insignia británico, atacó la línea de la flota combinada por el centro, hacia las 1210, cañoneándose con el *Bucentaure*, del Almirante Villeneuve, y el *Santísima Trinidad*. En ayuda de su jefe acudió el Capitán Lucas, con el *Redoutable*. A las 1330 uno de sus fusileros hirió mortalmente al Almirante Nelson, instante que recoge la pintura de Dighton Denis (Londres, *National Maritime Museum*).

taba ser de $\frac{1}{4}$ de milla (500 metros); el investigador norteamericano Andy Hall ha concluido que la artillería de la época tenía la siguiente capacidad (16):

- Daños de importancia, a no más de $\frac{1}{4}$ de milla.
- La precisión, debido al huelgo entre la bala y el cañón, no era buena y dependía de la habilidad del jefe de pieza influida por el viento en el bolido y el movimiento de la plataforma (pero no da un valor).
- En cuanto a los daños, como los navíos eran de madera, por la propia flotabilidad del casco demoraban en hundirse, a lo que se debe agregar que habían aparecido las bombas de achique de cobre, de mayor capacidad. (Ver cuadro "Información estadística de la pólvora y munición usadas en Trafalgar en el *Victory*".)

En Trafalgar los barcos dañados demoraron horas y días en hundirse y en particular el temporal que sobrevino fue el factor para que se fueran al fondo o quedaran varados en la costa; hoy los arqueólogos están en la tarea de encontrar los pecios de la batalla (17). Pero cuando un barco era alcanzado, solía quedar sin maniobra por el desmantelamiento de su aparejo y rápidamente quedaba al garete, que lo desorientaba y le impedía usar y apuntar su artillería. Además los palos, las jarcias y la cabuyería que se desplomaban producían grandes daños al personal en cubierta. Era una carnicería.

En las ordenanzas de a bordo se establecía derramar arena en cubierta para evitar que el personal resbalase y los navíos ingleses tenían además sus cubiertas pintadas de rojo; algunos

Información estadística de la pólvora y munición usadas en Trafalgar en el *Victory*

Cuando este navío regresó para reparaciones a Gran Bretaña se contabilizaron la munición y pólvora empleadas en Trafalgar; los valores fueron:

Cantidad de pólvora utilizada: 17.100 libras

Munición empleada: 2.669 tiros (62.432 libras de balas, aprox. 30 toneladas en total).

Cuando finalizó la reparación (1806) su artillería contaba con: 30x32 pdrs, 28x24 pdrs, 30x12 pdrs (largo), 12x12 pdrs (corto), 2x12 pdrs (medano), y 2x68 pdrs carronadas.

Capacidad de la salva: 1,148 lb de peso. Era costumbre especificar el poder de la artillería por el peso total de las balas por andanada.

Fuente: Nicholas Blake, autor de The Illustrated Companion to Nelson's Navy (Chatham Publishing), de reciente edición; coautor con Richard Lawrence.

(16)
Marine History Information Exchange Group, Andy Hall, EE.UU.

(17)
Recientemente se han hallado los restos o pecio del navío *Rayo*.



La muerte de Churruca.

(18)
Algunos navíos llevaban por largo con codera las chalanas para que los heridos pudiesen abordarlas. En algunas pinturas de la época es posible observar este detalle.

(19)
Comandante y amigo de Nelson; también le pidió que cuidara a Lady Hamilton cuando resultó herido.

(20)
El espesor del casco solía estar en los 2 pies. Anthony Deane, El Agamemnon, Ed. Aguilar.

(21)
Tres andanadas cada cinco minutos.

investigadores suponen que lo hacían para evitar que la dotación se viera influenciada por la sangre de la gente que resultaba herida, especialmente cuando por efecto de los impactos de los cañones llovían sobre la cubierta, palos, jarcias, aparejos y velas que ocasionaban numerosas y sangrantes heridas.

La sanidad a bordo era primitiva; el cirujano era secundado por ayudantes enfermeros pero éstos no eran suficientes para asistir al

personal herido; es más, se solía ante la duda o la ignorancia echar por la borda al personal yacente o se lo trasladaba a cubiertas bajas donde o moría o se salvaba (18). Nelson en Trafalgar le pidió a su comandante de bandera que no lo tiraran por la borda y Hardy (19) cumplió con su deseo.

En lo relacionado a los proyectiles, los cañones disparaban una bala común sin estrías que podía abrir un rumbo en una madera de roble de 60 cm de espesor (20) a media milla si daba en el blanco, hecho poco común por la dispersión del cañón. También se empleaba metralla, conjunto de balas pequeñas envueltas en bolsa de lona que eran disparadas y diseminadas en la cubierta enemiga, acción que provocaba serio temor; igualmente se utilizaban balas encadenadas para destrozarse el velamen y aparejo del barco. La bala sola era para dañar el casco y las superestructuras; en la popa, los amplios ventanales de la cámara del Comandante eran de serio peligro, pero por lo general el combate artillero era en línea de batalla y la popa quedaba salvada. Sin embargo en Trafalgar por la lucha a corta distancia varios navíos fueron seriamente dañados en popa.

En el disparo, el cañón producía gran ruido pero cuando se disparaba en salva se multiplicaba en un tremendo estruendo y el navío se cubría de humo que dificultaba la visión para la próxima salva y resultaba difícil la trasmisión de las órdenes y ver las señales en todo el barco; el cañón siempre estaba trincado pero cualquier movimiento en falso era motivo de graves heridas, y ésta era la razón por la que numerosos sobrevivientes estaban amputados de algún miembro.

Era un trabajo duro y peligroso, sobre todo en pleno combate, cuando abría fuego toda la batería del costado. A pesar de todo, una dotación bien adiestrada podía ejecutar la carga del cañón en un minuto y cuarenta segundos en situación normal (21) y con buen tiempo. Este valor en lo que al tiempo se refiere aumentaba por las bajas, y por los daños y la cabuyería que dificultaba la operación y trababa el cañón al desplomarse el velamen. Las bajas eran remplazadas por personal de las inmediaciones por orden o propia voluntad, pero la tarea se complicaba cuando a órdenes del Capitán el barco debía maniobrar, dependiendo del viento y la participación de la tripulación, que tenía que ejecutar las maniobras. Esta situación empeoraba aún más cuando se producía el abordaje y todos acudían a las armas de puño en la lucha cuerpo a cuerpo, mientras continuaban recibiendo fuego sobre cubierta de otro barco en las proximidades.

Para complicar más la situación, en cubierta, en los palos y en altura se ubicaban por lo general infantes de marina con mosquetes que, cuando la distancia lo permitía, abrían fuego sobre el barco enemigo al personal de la cubierta; así fue como murió Nelson por un mosquetazo desde el barco francés *Redoubtable*, bajo el comando del Capitán de Navío Jean Etien Lucas, quien antes de zarpar de Cádiz había puesto gran empeño en adiestrar a sus tiradores. Además, este barco fue uno de los que más bravamente luchó cerca del *Victory*.

En Trafalgar, debido a la táctica de Nelson de cortar con dos columnas la línea de la flota combinada, todo el combate fue a distancias muy cortas y ésta fue la principal causa de las numerosas bajas por efecto de la artillería y el desmantelamiento de numerosos navíos; el



Victory quedó desmantelado y se vio obligado al final a dirigirse a Gibraltar para efectuar reparaciones ⁽²²⁾. La corta distancia de tiro literalmente destruyó el velamen de numerosos navíos, muchos quedaron al garete y eran rematados o hundidos por encontrarse inermes.

Los barcos británicos conducidos por Nelson actuaron con entera libertad de acción a diferencia de la escuadra combinada, aferrada a la línea de fila que Villeneuve había ordenado. Se debe señalar que era costumbre hacer Consejo de Guerra al comandante que no mantenía el orden en la formación de la línea, que debía mantenerse a 400 yardas a popa del barco anterior, dado que su obligación era empeñarse con el buque pareja de la línea enemiga. En Trafalgar, esta táctica fue superada cuando quedó cortada la línea combinada, y además el mantenimiento de la formación se complicó aún más por la orden de invertir el rumbo que dio Villeneuve. Varios navíos quedaron al paio y sin arrancada. Este conjunto de errores de españoles y franceses fue uno de los básicos motivos por los que Trafalgar resultó una batalla encarnizada, a lo que se le suma el valor de los contendientes por ambos lados ⁽²³⁾.

3 El personal que combatió (Ver cuadro "Tripulantes americanos que integraron las dotaciones de navíos españoles")

Otro aspecto a considerar sobre el resultado de la batalla está relacionado con las tripulaciones y sus comandantes. Existe concordancia entre los historiadores que los británicos como marinos se encontraban mejor preparados, y además con un gran espíritu de lucha. La conducción fue excelente, en particular la del propio Nelson, que gozaba de gran fama y respeto por parte de sus subordinados y superiores. Lo había ganado gracias a una carrera brillante, a tal extremo que la Corona lo seleccionó para defender a Inglaterra ante la amenaza de Napoleón de invadir Gran Bretaña. El incentivo de su misión era claro y preciso, y el temor de los británicos logró la cohesión en la flota y en la población, que se prepararon para resistir al invasor. Por su parte, Nelson se había autoimpuesto el objetivo; a Collingwood, su segundo, le escribió: *Tenemos un solo gran objetivo a la vista, aniquilar a nuestros enemigos*, y también se lo ordenó a sus comandantes en la reunión previa a la batalla, acompañado de un croquis de la formación.

En cambio no ocurrió lo mismo en la flota combinada; antes de la batalla surgieron dudas de cuál era el modo de acción más apropiado. No existía confianza en la capacidad de poder enfrentar a los ingleses y los comandos españoles creían que era más conveniente demorar el combate en Cádiz, aceptar el bloqueo de este puerto y desgastar a los británicos. El 8 de octubre los comandantes españoles y franceses sostuvieron una tormentosa reunión; el Mayor General Escaño ⁽²⁴⁾ sostenía que había que permanecer en Cádiz todo el invierno pero algunos comandantes franceses manifestaron que era una actitud de cobardía; esto le cayó

Izquierda, Capitán Lucas, comandante del *Redoubtable*. Derecha, el fragor de la batalla.

⁽²²⁾ Arriba a Londres recién el 3 de diciembre con el gallardete de Nelson izado al tope.

⁽²³⁾ Consejo de Guerra: era habitual formularse a los comandantes y el propio Nelson tiempo atrás fue sometido a uno por una campaña cumplida en la que se dudaba del éxito; resultó absuelto. El Almirante Calder no participó en Trafalgar porque se lo acusaba de no haber destruido más seriamente a la flota aliada en su encuentro de Finisterre y por ello había sido reemplazado por Collingwood.

⁽²⁴⁾ Posiblemente el más capaz de los jefes españoles. Fue el que hizo el informe de Trafalgar.

Tripulantes americanos que integraron las dotaciones de navíos españoles

Romance de los argentinos en Trafalgar

Nueve eran los argentinos
Que estaban en Trafalgar,
Nueve los guardiamarinas
En el combate inmortal.

Que en el "Príncipe de Asturias"
Gravemente herido ya,
El timón de la fragata
Tuvo tiempo de amarrar.

Que envolviendo en la bandera
A su muerto capitán,
Cayó sobre la cubierta
Para ya no alzarse más...

Santiago Aldao, uno de ellos,
El más imberbe, quizás,
Fue el que clavó la bandera
Cuando mandaron arriar
A bordo de la gloriosa
"Santísima Trinidad".

Junto a Gravina, de gala,
Se encontraban los demás:
Francisco Aldao, Martín Warnes,
Eusebio Medrano, allá,
Con Francisco Gurruchaga,
la tarde de Trafalgar.

Allá estaban todos ellos,
Todos estaban allá;
De Nelson las andanadas
Llenaban de humo la mar,
Y las naves españolas
Se ungían de eternidad.

Ciento treinta y seis cañones
Que tronaban sin cesar
A Benito Lynch lo vieron
Buscando a su capitán
Sobre el puente del "Santa Ana"
Que ardía sobre la mar.

Y Luis Flores, el porteño,
Que hizo la última señal
A bordo del "San Francisco
De Asís", al agonizar,
Mientras el barco se hundía
Con serena majestad.

Nueve eran los argentinos
Que estaban en Trafalgar,
Nueve los guardiamarinas
En el combate inmortal.

Fue Matías Irigoyen,
Aquel de la tierna edad.

Y Miguel Antonio Merlo,
El niño de rubia faz,

"Cantos Navales Argentinos",
Héctor Pedro Blomberg.
(del Foro de Historia y arqueología marítima - Carlos Mey -
Buenos Aires)
<http://www.histarmar.com.ar/IndiceInfHist.htm>

muy mal al Capitán Alcalá Galiano, un marino tan valeroso como inteligente y se estuvo a punto de un duelo, con el Contraalmirante francés Magon, que fue evitado.



Teniente General
Antonio Escaño.

En resumen la tensión y malestar era grande entre los oficiales de ambas naciones y ello influyó en la batalla. Por si eso fuese poco, el barómetro empezó a bajar, circunstancia que fue alertada por los españoles, como indicio que se aproximaba un temporal, pero el Comandante Villeneuve, presionado por su relevo por decisión de Napoleón, zarpó. Al finalizar la batalla, el pronóstico se cumplió, y muchos barcos españoles y franceses terminaron varados en la costa española, en proximidades de cabo Trafalgar. Hoy los arqueólogos tratan de encontrarlos.

4 Epílogo ⁽²⁵⁾

Es necesario mencionar a un héroe olvidado, el Teniente General Antonio Escaño, que fue segundo del Almirante Gravina en Trafalgar ⁽²⁶⁾, quien pese a sus heridas salvó parte de la flota combinada después de la batalla. Tras cinco horas de duros combates del día 21 de octubre, once unidades consiguieron retirarse a Cádiz bajo el liderazgo del navío *Príncipe de Asturias*, buque insignia de Gravina ⁽²⁷⁾. Dos días más tarde se reanudó el combate. Cuando el temporal amainó salieron de Cádiz siete navíos y cuatro fragatas a rescatar los barcos apresados o los que estaban por naufragar. Esta acción consiguió el rescate de dos barcos españoles.

Escaño escribe en su diario: *Amaneció el día (22 de octubre) chubascozo, viento flojo del S y fondeados en el puerto con los navíos Asís, Montañés Rayo, San Leandro, Justo y los franceses Plutón, Argonauta, Neptune; a las nueve se hizo la señal de llamado a los cuatro comandantes más antiguos, los que presentados a bordo del Príncipe (de Asturias) se reunieron en junta, presidida por el Mayor General ⁽²⁸⁾, en la que se acordó saliesen los buques que lo pidieran verificar, con el fin de auxiliar a escoltar a los desmantelados...*

(25)
Agustín Guimera Ravina, *investigador CSIC, Madrid, y coautor de Trafalgar y el mundo atlántico, España, 2005.*

(26)
Gravina fue el comandante de la escuadra española a las órdenes de Villeneuve. Fue escasamente considerado por el almirante francés.

(27)
Gravina, seriamente herido, falleció meses después.

(28)
Gravina.

Debido al temporal, los buques no salieron ese día al mar. Ni siquiera pudieron regresar los comandantes a sus navíos. La oportunidad se presentó al día siguiente, aprovechando la mejora del tiempo; el 23 de octubre amaneció celajoso, los horizontes aturbonados, viento del NO calmo y todos los buques fondeados [...] a las seis se restituyeron a sus navíos los jefes que habían venido a celebrar la junta y en seguida se hicieron a la vela, para recoger a los buques desmantelados que se hallaban a la vista... A esa hora, diez de la mañana, ya venían remolcados por las fragatas los navíos *Santa Ana* y *Neptune*, los que procedieron a fondear en la boca del puerto, porque el viento se había llamado otra vez al S y con malas apariencias. Los navíos *Rayo*, *Montañés*, *Asís*, *Plutón*, *Heros*, *Neptune* e *Indomitable*, con las fragatas continuaban persiguiendo a los enemigos, que escoltaban algunos buques nuestros desarbolados... (29)



Los británicos ante esa salida sorpresiva, tuvieron que formar línea batalla, para proteger a sus presas, aunque no pudieron impedir el rescate de los dos navíos citados. Hacia las cuatro de la tarde, ya habían regresado los siete buques aliados. El temporal arreció aquella noche, causó nuevas pérdidas a la flota combinada, incluyendo el naufragio de varios navíos en la costa.

Aquella acción tuvo otras consecuencias destacables. Collinwood, sucesor de Nelson en el mando, ordenó hundir algunas presas ante las malas condiciones meteorológicas. Entre ellas fue echado a pique el *Santísima Trinidad*, que había sido el buque más grande de la batalla y al que los ingleses deseaban llevarlo como trofeo de guerra a Londres.

Escaño en todos sus informes posteriores llevó a cabo una valoración muy ajustada del combate (30), incidiendo en los aciertos de Nelson, los errores tácticos de Villeneuve –sin mencionarlo– y en las carencias marineras de la flota combinada, véase una muestra en el informe de 1805: *El arte de la guerra en el mar consiste, como en tierra, en combatir muchos a pocos, para que destruidos sin pérdida, se consiga la superioridad, que tal vez no había al empezar el ataque (en tierra) [...] no habiendo previsto la maniobra del enemigo, es difícil contrarrestarle [...] pero en el mar no hay otra atención que el viento y la marejada. Todo cuanto se ejecuta se ve, y con la aguja en la mano (31) se atina con lo que piensa el enemigo [...].*

Crea V. (32) que el poco viento reinante apelotonó los navíos y dejó claro en la línea que se formó el día 21 de octubre (33); el estar mal formada ésta, el no tener la marinería la destreza de los ingleses para reparar averías, y el no haber maniobrado la vanguardia en sostén del centro (34), es la causa en mi opinión, de las desventajas que tuvimos en el combate.

En estos comentarios se observan las diferencias entre los españoles y los franceses; los marinos españoles era avezados marinos y, desde el punto de vista de la época, Francia se lucía y destacaba por el éxito de Napoleón en las grandes batallas terrestres que libró. No se le deben disminuir los éxitos a Napoleón como gran estratega en la guerra terrestre, pero tampoco se le debe disminuir a España la capacidad de sus comandantes en el mar, por-

Arriba, restos de la flota en Cádiz.

Abajo, la tripulación del navío español *Neptuno*, refugiada en las rocas del castillo de Santa Catalina, contra las que había sido arrojado su maltrecho buque (por Francisco Sans, Madrid, Palacio del Senado).

(29)

Del diario de Escaño.

(30)

Fue el que editó el informe, pues Gravina falleció por sus heridas pocos meses después de la batalla de Trafalgar.

(31)

Alude al compás magnético.

(32)

Vuestra Señoría.

(33)

Claro se refiere a los espacios que se produjeron en la línea de batalla por la mala maniobra de cambio de rumbo de Villeneuve.

(34)

Relata la pésima actuación de *Dumanoir*, que escapó al combate y había quedado a la vanguardia después de la caída de rumbo.



De izquierda a derecha, los cañones del *Victory*, en el momento de ser remolcado y, finalmente, desmantelado.



que fueron brillantes. Es el eterno problema en la estrategia de mar y tierra: no existe posibilidad de comparación previsible y real entre Nelson y Napoleón, porque cada uno tenía una visión propia del teatro de operaciones. Algo similar acontece en el ámbito de la guerra aérea. Parecería que aún hoy no ha surgido el Comandante de los tres teatros de operaciones, por lo menos que resulte conocido en la Argentina, y menos en unificar las FF.AA. Ya Canadá lo hizo y fracasó.

Escaño fue ascendido a Teniente General e inició la redacción en 1807 de las dos últimas obras de un tratado de táctica naval, en dos volúmenes, volcando toda su experiencia anterior y, lo más importante, un plan de reforma de la Armada, un excelente diagnóstico de los males de la marina española, donde proponía medidas concretas, en imitación de los británicos.

Pero el contexto político, económico y financiero no era favorable a sus ideas, que tuvieron una publicación póstuma y no se concretaron.

Al final de la era napoleónica, la Armada era una sombra de lo que había sido. ■

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- Patrick O'Brian: *Hombres de mar y guerra*. Ed. Edhasa, 1974. Traducción Miguel Anton. 2004.
- Esc Jorge Funes: *Los Caballeros de la espuela dorada*. 1983.
- Patrick O'Brian. *Hombres de mar y guerra*. Ed Edhasa.
- Antonio Atienza Peñábrocha, *historiador español*.
- Marine History Information Exchange Group. *Andy Hall*. EE.UU.
- Agustín Guimera Ravina, *investigador CSIC Madrid, coautor de Trafalgar y el Mundo Atlántico*. 2005.
- Anthony Deane: *El Agamemnon*. Ed Aguilar. 1996.
- *Archivo del autor*.
- Nicholas Blake, *autor de The Illustrated Companion to Nelson's Navy*.
- Mejías Taveró, Juan Carlos: *Los navíos españoles de la Batalla de Trafalgar: Del astillero a la mar*. Aqualarga, Madrid. 2005.