

LAS FUERZAS ENFRENTADAS EN CABO SAN VICENTE

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
Académico de la Real Academia
de la Historia

Los buques de guerra y su armamento

En términos generales puede decirse que a finales del siglo XVIII todas las potencias navales disponían de unos medios similares. Las escuadras de guerra destinadas a combatir en línea estaban formadas por navíos de tres rangos: correspondientes a un porte respectivo de 74, 80 y 110 cañones.

Desde mediados de siglo Inglaterra había introducido los *tres puentes* y en esta época disponía de catorce de entre los que escogía los buques insignias de sus escuadras.

Algunas de las ventajas militares de este tipo de grandes portes para el combate de escuadras son obvias: mayor volumen de fuego concentrado, superestructuras más altas con la consiguiente ventaja para la fusilería en el abordaje y para repelerlo, posibilidad de contar con mayores guarniciones... Otras pueden no ser tan patentes.

Con mar algo gruesa, cuando las baterías bajas no podían ser utilizadas por los navíos ante el peligro de embarcar agua por las portas, los *tres puentes* podían oponer dos baterías útiles mientras que los de dos quedaban convertidos prácticamente en fragatas a estos efectos.

En cabo San Vicente, España alineó por primera y última vez para el combate siete de estos buques mayores: el *Trinidad* de 130 cañones, y los de 112 cañones *Concepción*, *Príncipe*, *San José*, *Conde de Regla*, *Mejicano* y *Salvador del Mundo*, mientras que los ingleses sólo seis: dos de 100 piezas *Victory* y *Britannia*; uno de 98, *Barfleur* y tres de 90 *Prince George*, *Blenheim* y *Namur*.

Pese al enorme poder atribuido a estos navíos, el *Trinidad*, construido con buenas maderas tropicales y que demostraría ser muy resistente, resultó enormemente decepcionante en San Vicente desde el punto de vista artillero por su inestabilidad y la mala disposición de su aparejo, que, unidos al estado de la mar

hicieron que casi todos sus fuegos resultaran inútiles, como señaló el propio general Córdoba en su informe exculpatorio: «es tanto lo que rinde y escoraba tan alto que sólo pudieron manejarse los cañones de las cabezas de la primera batería. Era tanta la inclinación de las cubiertas que, sacadas las cuñas hasta tocar los batiportes altos, veíamos caer casi todas las municiones al agua» (1).

Los navíos españoles de este porte, sin embargo, no sólo tenían mayor número de bocas de fuego, sino que eran más veloces y estaban mejor contruidos que los de sus oponentes en términos generales, especialmente el *Príncipe de Asturias*, tan marinero y bien proporcionado, la más reciente manifestación del excelente diseño, técnica y material habaneros.

La captura del *Salvador del Mundo*, junto con el *San José*, otros dos de estos colosos, fue celebrada en Londres como una gran hazaña, atribuida a Nelson por la voz popular. En realidad fue debida a la acción conjunta del *Excellent*, al mando del miembro más destacado de su *band of brothers*, Cuberth Collingwood, y del *Orion* al de James Saumarez. Ambos constituían una espléndida presa y abrían la posibilidad de integrarlos en la marina propia como cabezas de escuadra o de copiar sus características. El nombre del primero de ellos impresionó especialmente por lo que podía interpretarse como característica de superioridad sobre otros. El hasta entonces conocido abreviadamente por sus constructores como el *Salvador*, pasó a llamarse por el segundo grupo de palabras de su denominación completa, *Del Mundo*, por la opinión pública del país de sus captores, seducida por el altísimo nivel de la construcción española que demostraba.

En el Royal Naval Museum de Portsmouth se conserva una curiosa caja dibujada conmemorativa de la batalla en la que aparece la siguiente dedicatoria:

To Nelson fill bumbo for taking Del Mundo (2)

El navío de 74 cañones por su parte, era en este momento el más evolucionado y extendido y el eje vertebral de las escuadras. De unos 60 metros de eslora por 15 metros de manga y de unas 1.800 toneladas, portaba su artille-

(1) Parte del General Córdoba. *Gaceta de Madrid* del 10 de marzo de 1797. Recogido por C. Fernández Duro en «Armada Española», tomo VIII, pág. 97, Madrid, 1972.

(2) Colin White se encargó de descifrnarnos el argot marinero en el que *bumbo* es una corrupción de *bumper* o golpe de suerte. White, C. *The Battle of Cape St. Vincent, 14 February 1797 en Battle of Cape St. Vincent 200 Years*, Selected papers from the Bicentennial Conference Portsmouth, 1997, pág. 38.

ría sobre dos cubiertas; piezas de a 36 (disparaban balas de 36 libras de peso) o su equivalente en la batería baja, de a 24 en la alta y más ligeras, de a 12 ó de a 8, en el alcázar y en el castillo.

De los 19 navíos de este tipo de los que disponía Córdoba, muchos no llegaron ni a romper el fuego; del total de buques de línea españoles (27), sólo 17 pudieron llegar a formar en batalla y algunos sólo se batieron a intervalos, con el resultado de que los ingleses pudieron golpear con toda su fuerza envolvente empleándola de hecho sólo contra 7: el *Trinidad*, *Mejicano*, *Soberano*, *Salvador*, *San Josef*, *San Nicolás* y *San Isidro*, de los que los 4 últimos fueron apresados, librándose de milagro el *Trinidad*. No sin razón Córdoba hablaría en su descargo de «fuerzas cuadruplicadas si se atiende al número y a la superioridad de sus fuegos sobre los nuestros» (3). Los ingleses opusieron nueve *dos puentes*, sumados naturalmente a sus seis *tres puentes*.

Por debajo del tipo *standard* de 74 cañones los españoles alinearon al *Santo Domingo*, considerado *de menor fuerza* no sólo por montar 68 cañones, sino por llevar carga de azogues, y los ingleses el *Diadem* de 64.

Las fragatas por su parte, desde mediados de siglo han conocido un desarrollo y una utilización operativa nuevos. De casco más fino, de maniobrabilidad y velocidad superiores y de armamento bastante importante sobre su única cubierta (en ocasiones piezas de a 24, pero normalmente de a 18, 12 y 8 libras), eran excelentes auxiliares de las escuadras y peligrosos corsarios. Nelson hablaría de ellas como de *ojos de las flotas*, y llegaría a emplear al año siguiente, frente a la desembocadura del Nilo, en Aboukir, sus frases más vehementes para solicitarlas del Almirantazgo: «Si muriera en este momento, se encontraría grabado en mi corazón: «¡quiero fragatas!».» (4)

En Francia y en España, en la primera más que en la segunda, las construcciones navales se habían ido convirtiendo paulatinamente en cometidos de la propia administración, y reduciéndose los encargos a particulares. Esto facilitó la producción en serie que permitía una construcción más rápida, la ausencia de grandes sorpresas, para bien o para mal, y el simplificar las carenas disponiendo los arsenales de mayor número de repuestos de unos mismos tipos.

En la Gran Bretaña, el paraíso de la libertad de empresa, aunque había gálibos oficiales y en los encargos se especificaban pormenorizándose las

(3) *Parte del General Córdoba*, pág.95. (General José de Córdoba y Ramos).

(4) Carta al conde de Spencer, primer lord del Almirantazgo, agosto 1798. Recogido por J. F. Callo, *Nelson speaks*, Annapolis, 2001, pág. 104.

condiciones, los astilleros particulares competían con los oficiales a la hora de atender la gran demanda de barcos de guerra excepto en la construcción de *tres puentes*, único tipo que se reservan los *Royal dockyards*.

La mayoría de los constructores ingleses no eran grandes ingenieros ni científicos; su criterio se basaba en su experiencia y su ojo profesional.

En España, durante el reinado de Carlos III y los nueve años transcurridos del de Carlos IV, se habían ido sucediendo tres series de barcos correspondientes al sistema inglés según la interpretación de Jorge Juan, al basado en la construcción francesa bajo la dirección de Gautier, y al de más reciente implantación y mejores resultados de la que había sido Romero Landa uno de los más señalados constructores. De todos estos tipos de navíos encontramos representantes en cabo San Vicente; desde verdaderas antiguallas con más de 40 años como el *Oriente*, *Atlante*, *Firme*, y *Terrible*, hasta el modernísimo *Príncipe*, botado tres años atrás.

El esfuerzo naval había llevado a los bosques de Marina hasta un estado alarmante pese a las excelentes ordenanzas de montes y los palos de la arboladura y las piezas mayores tenían que importarse del Norte de Europa en los cortos periodos de paz, lo que retrasaba y encarecía la construcción.

En esta época se observa en Inglaterra también un paulatino agotamiento de las materias primas para la construcción. Los seis mayores bosques del Reino Unido habían disminuido notablemente sus existencias de roble inglés; el mejor a estos efectos *Quercus Sisiliflora*. El famoso de Sherwood, donde se situaran las míticas aventuras de Robin Hood, se había reducido en dos tercias partes respecto al siglo anterior.

En 1783 un informe del Almirantazgo aseguraba haber madera en conjunto sólo para una treintena de navíos de línea más, habida cuenta de que un navío de 74 cañones precisaba 4.000 troncos para su construcción. Informe que recuerda tanto los de nuestros bosques ya en peligro desde las visitas de mediados de siglo.

Las piezas mayores y la arboladura las tenían que traer también los ingleses del Báltico, de Danzig, y de Holstein, aunque de una manera continua y sin riesgos, y a estas importaciones hay que añadir las de tablazones de algunas regiones italianas y, cada vez más, del Canadá.

Los barcos ingleses eran fuertes, capaces de aguantar mares arboladas, el peso de su artillería y el fuego enemigo, pero esta fortaleza iba en detrimento de su velocidad.

Paradójicamente, la llamada *construcción a la inglesa* resultó mucho menos fuerte en España que la tradicional, probablemente por su condición de *híbrida* y por la prisa con que se emplearon las maderas mal curadas.

Para mejorar las características de sus navíos, y especialmente su velocidad, los ingleses habían introducido a partir de la década 1760-70 la protección de las quillas mediante la aplicación de planchas de cobre, muy costosas. Este proceso se retrasaría mucho en España no generalizándose su uso hasta bastante después de la entrada en funcionamiento de la fábrica de laminado de Jubia, dependiente del arsenal de Ferrol, en 1804.

A estos mismos efectos recurrieron los ingleses, más que nadie, a copiar los gálibos de las presas enemigas. De cada una de éstas se trazaban sus medidas y la experiencia determinaba si convenía utilizarla como modelo para la construcción propia. Nosotros, duro es decirlo, no hicimos presas dignas de ser imitadas, aunque sí incorporamos algunos barcos corsarios capturados por nuestros guardacostas y correos.

En materia de imitación por los ingleses, en España se viene citando sistemáticamente el caso del *Princesa*, construido por Cipriano Austrán y Pedro Boyer en 1730 en Guarnizo, y apresado en 1740 tras reñido y desigual combate. Sus genes al menos los llevaban en cabo San Vicente el *Culloden* de Trubridge, de 74 cañones y el *Victory* de Jervis y Calder de 100, pero cuantitativamente, se inspiraron mucho más los ingleses en los buques franceses, ya que en el periodo 1758-1798 capturaron a éstos nada menos que 39 navíos de línea de entre 64 y 80 cañones. Muchas de estas presas conservaron su nombre francés de botadura, de acuerdo con una vieja costumbre compartida por ingleses y franceses, aunque no siempre respetada. También en San Vicente nos encontramos del bando británico con el *Barfleur* de Waldegrave y Daeres, de 98 cañones; y el *Namur* de Witshed de 90 entre los navíos; la fragata *Minerve*, y la corbeta *Bonne Citoyenne*.

La fragatas francesas *Prudente* y *Fortunée*, capturadas respectivamente en 1779 y 1780, resultaron tan buenas, que toda una serie de nueva construcción se había convertido en la mejor de la Royal Navy.

Las cuatro fragatas de la escuadra de don José de Córdoba montaban ya 34 cañones, y 32 sus oponentes; la *Mercedes* española y la *Lively*, inglesa, se volverían a enfrentar en 1804, dando lugar, junto a otras tres fragatas por cada lado, al *casus belli* y declaración de guerra por parte de España que acabaría en el desastre de Trafalgar

Los informes de Federico Gravina

En agosto de 1793, en plena alianza con Inglaterra frente a la Convención, pero en un momento en el que cabía dudar de la sinceridad de la actitud británica, el joven jefe de escuadra Gravina y Joaquín Valdés habían remitido al baylío Valdés unos interesantísimos informes, consecuencia de su estancia en Londres (5).

En ese momento la superioridad inglesa no era en absoluto apabullante. A sus 135 navíos, de los que podrían armar hasta 95 en dos años, con un número similar de fragatas y corbetas, España sólo podía oponer 77 navíos de entre 112 y 60 cañones y 56 fragatas de entre 40 y 34, pero los compromisos de la Armada británica con su tráfico comercial eran enormes y la actividad y repuestos de los arsenales españoles habían llegado al cénit de su eficacia, calculándose que la práctica totalidad de los cascos disponibles se podrían armar en el mismo lapso de tiempo de dos años.

Incluso el primer año España podría gozar de cierta superioridad, armando 30 navíos y 30 fragatas ya que muchos de los británicos tendrían obligadamente que repartirse en apoyo de los convoyes de Indias y del Mediterráneo, pudiéndosele hacer un gran daño a su comercio y retrasar sus armamentos. Para sacar algo de ventaja en este primer armamento se podía contar con algo de lo que ellos carecían: la matrícula de mar, que adelantaba muchísimo los propios ya que proporcionaba mano de obra desde el primer momento.

El informe que era belicista y alentador en 1793, perdería su valor tres años después, al estallar la guerra con Inglaterra. La causa no fue otra que el agotamiento producido por el déficit galopante del bienio 1793-1795 en que se había combatido con todas las fuerzas del país a los revolucionarios franceses, y prolongado en los años siguientes de forma que en 1797 llegó a alcanzar los 820 millones de reales. Consecuencia inmediata había sido la desatención de los arsenales y el cese drástico en la recopilación de material estratégico y bélico.

Pese a no servir ya de pauta por haberse invertido los parámetros, el trabajo seguía aportando información útil respecto a las fuerzas que ya inevitablemente iban a enfrentarse. Había muchos aspectos a favor del poder español, pero otros eran definitivamente adversos.

(5) «Federico Gravina remite a Antonio Valdés las noticias y observaciones hechas sobre la Marina británica por él y por D. Joaquín Valdés. Cartagena 20 de Julio 1793». M.N. Ms. 2273, doc.1; y «Gravina remite a A. Valdés un cotejo hecho por él y por Joaquín Valdés. 12 Agosto 1793». Museo Naval, Ms. 2273, doc. 2.

Los tres puentes españoles eran, también en la opinión de los informantes, mejores, más poderosos y más veleros, especialmente los más modernos. En realidad un navío francés de 80 cañones era más potente que otro inglés del llamado *segundo rango* (de entre 90 y 96); y los de dos puentes de entre 80 y 74 cañones y nuestras fragatas, eran de mayor andar, siendo modélico nuestro *San Hermenegildo* ferrolano.

Gracias al nuevo reglamento de pertrechos contábamos con mejor jarcia, aparejo y velamen, aunque los ingleses nos aventajaban en la resistencia de las anclas lo que ya venía sucediendo desde los tiempos en que el marqués de la Victoria lo denunciara, un cuarto de siglo antes.

En términos generales, los ingleses no habían innovado gran cosa, y en España se había hecho un esfuerzo enorme por acortar distancias.

Por lo que respecta al armamento, las armas blancas y de chispa de uso individual, la situación estaba compensada. Nuestros sables eran de mejor calidad, pero a nuestros trabucos de borda y esmeriles ellos oponían órganos de diez o doce bocas.

La nueva artillería de La Cavada no tenía nada que envidiar a la excelente fundición de Woollwich, siendo más corta y manejable, incluso los cañones más gruesos de a 36. En el artillado de los buques les superábamos ya que el equivalente a nuestros «36», de «32», eran muy inferiores y lo mismo con los de menor calibre, aunque sus cureñas estaban mejor acabadas.

La temprana adopción de las carronadas hasta en las fragatas suponía sin embargo una gran ventaja para los ingleses, por lo que había que introducir las en nuestros buques y mientras tanto cubrir las faltas con obuses.

Gravina y Joaquín Valdés finalizaban su comparación con una vehemente exhortación a hacer prácticas de fuego con personal reducido, como suele suceder en combate por las bajas habidas o por las enfermedades endémicas. También señalaban como modélico el sistema inglés de tener muchas fragatas armadas en tiempo de paz, incluso más que en guerra, para poder seguir instruyendo a la oficialidad y personal.

Para nuestra desgracia su valiosa aportación, o no fue valorada, o simplemente no pudo serlo. La cuestión de las carronadas merece ser tratada más detenidamente.

La introducción de las carronadas en la Marina inglesa había sido detectada ya a finales de 1791 por el embajador español en Londres, marqués de Campo Alange, quien se lo había transmitido al secretario del despacho universal de Marina e Indias Antonio Valdés.

Se trataba de piezas que reunían unas enormes ventajas: eran más ligeras y manejables, podían disparar balas de gran peso y calibre, su servicio era fácil y rápido y precisaba la mitad de gente. Se calculaba que podían descargarse y volverse a cargar tres veces por cada una de los cañones ordinarios de igual calibre. Por su caña corta no precisaban que las portas estuvieran abiertas ni las piezas en batería hasta el momento de la acción. Por su menor peso se podían instalar en la batería alta, en el castillo y en el alcázar. El estrago que producían en combate *a toca penoles* era enorme, pero su alcance era menor. Algunos oficiales se mostraban suspicaces ante la gran llamarada que producía su explosión por temor a los incendios.

Los ingleses habían tratado por todos los medios de salvaguardar el secreto, alegando oficialmente su escasa utilidad y montándolas en sus buques en el último momento.

En España se consideró a fondo su fabricación, pidiéndose informe a las Juntas de los Departamentos, ordenándose la construcción de algunas carronadas en La Cavada como prueba en 1794. Consultados también el artillero Tomás de Morla y el ingeniero Rovira, este último diseñó un obús de hierro, pero ni unas ni otro tuvieron tiempo de estar significativamente presentes en la batalla de cabo San Vicente, ordenándose su montaje en los navíos de tres puentes por el Reglamento de 18 de diciembre de 1798. (6)

El estado de la Marina inglesa a finales del año 1795 daba un total de 62 navíos completamente armados y navegando, incluidos los 14 de tres puentes, 48 fragatas y 115 buques menores. España disponía de 46 navíos de línea y 52 fragatas y 45 buques menores. Nunca habían llegado a estar tan próximas en efectivos ambas flotas y nunca lo harían, al menos en material...

La oficialidad enfrentada

En España la práctica totalidad del cuerpo de mando era de procedencia nobiliaria, requisito obligado para ingresar en la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, Cartagena o Ferrol. Sólo en los escalones más bajos y con el límite máximo de empleo de teniente de navío, figuraban como premio a largas y meritorias carreras los pilotos más caracterizados y los condestables y oficiales de mar más beneméritos; en cualquier caso, su condición era la de *graduados*, es decir sin plena consideración de oficiales de guerra. A lo largo

(6) Informe sobre carronadas. M.N. Ms. 1469.

del siglo además se incrementa el poco deseable fenómeno del nombramiento directo de alumno o incluso de oficial por gracia real, o más propiamente, por decisión del detentador del poder, Manuel Godoy.

Las plantillas no parecen responder a las necesidades, sino que las superan ampliamente en todos los empleos. Existen algunos sorprendentes como capitanes y oficiales de bombardas, cuando no existen bombardas más que en planos...

En el aspecto científico, la oficialidad española superaba en mucho a la inglesa en aspectos teóricos y en el estudio de las diversas materias que constituían las *matemáticas sublimes*, pero no sentían especial apego a los conocimientos prácticos de la profesión, supliendo en muchas ocasiones su ignorancia con la valentía. Su propia condición de nobles les identificaba más con ideales caballerescos y con exigencias del honor hasta el mayor de los sacrificios que al esfuerzo técnico, que con frecuencia delegaban en los oficiales de mar, y al conocimiento de los aspectos *menores* y de las novedades introducidas en materia de pertrechos o de mantenimiento. Su sueño era detentar el mando puramente náutico-militar de un buque o conjunto de buques, siendo considerados menos honrosos otros destinos. Si tenemos en cuenta que junto a este cuerpo facultativo, el de Oficiales, existía otro subalterno, el de Pilotos, muchas de las responsabilidades del primero se cargaban sobre los hombros del segundo, salva por supuesto la supervisión y la responsabilidad.

Los más capacitados para el estudio eran dedicados a profundizar en él hasta convertirse en verdaderos sabios; entre los demás había buenos y no tan buenos, como la batalla se encargó de demostrar; todos ellos con la moral muy disminuida por la poca atención que el Gobierno prestaba a las necesidades de la Marina, como había señalado Mazarredo, detectando: «poco fuego, o sea desanimación en la parte príncipe, esto es, en el cuerpo de oficiales» (7).

No existía entre los ingleses una plantilla a cubrir por cada clase de oficiales y las promociones eran tan frecuentes hasta el grado de capitán como lo que la necesidad valorada por el *First Sea Lord* determinaba, aunque con requisitos mínimos de edad y veteranía. En estos empleos puede afirmarse que la antigüedad no era en absoluto circunstancia decisiva ni siquiera favorable; sólo lo era la competencia y con gran frecuencia las acciones distinguidas. Los miembros de las clases más elevadas y con influencia en la Corte y en el Gobierno eran sin embargo a menudo beneficiados y preferidos.

(7) José de Mazarredo al príncipe de la Paz, 13 de junio de 1796. Recogido por I. Núñez, *El Teniente General de la Real Armada Don José de Mazarredo Salazar y Gortázar*, Bilbao, 1945, pág. 64.

núcleo de defensa y ataque en el combate borda con borda y en el posterior abordaje, y formar con la marinería el trozo de desembarco si la situación lo requería.

De acuerdo con la documentación histórica disponible, donde se manifestaba más plenamente la superioridad inglesa sobre el resto de los poderes marítimos era en sus tripulaciones, consumadamente prácticas y de alta moral de combate y despreciadora de los peligros, virtudes basadas en el convencimiento de serles propio el imperio de los mares y la defensa de sus islas, constituyendo su flota «el baluarte de madera de la vieja Inglaterra».

Reclutadas para cada campaña, sólo un grupo menor de voluntarios permanecía en el servicio tripulando los buques que continuaban armados y en los cruceros de seguridad y protección de rutas y costas. Ordenado el armamento general o parcial se cubrían las grandes necesidades de personal por medio de la leva voluntaria o forzosa, extensiva a gente de tierra adentro.

En Gran Bretaña no existía un registro de mareantes o Matrícula de Mar como en España a la que se pudieran remitir las autoridades navales para llevar a cabo la convocatoria, siendo por lo tanto las levas el único medio para tripular tan gran número de barcos. Se prefería mantener esta situación a introducir la novedad de un control que pudiese interferir en el incremento de la navegación y el comercio marítimo, base de la riqueza nacional.

Por lo que respecta al voluntariado, era escaso ya que la paga era exigua y una tercera parte inferior a la que se daba en mercantes, y el servicio a bordo de los buques de guerra se consideraba odioso y con mucha menos libertad ya que además de la imposición de una disciplina más severa, se impedía bajar a tierra durante todo el tiempo de la campaña para evitar las deserciones.

Contemporáneamente con cabo San Vicente se estaban viviendo sin embargo por parte de las tripulaciones inglesas unos tiempos de gran alteración que desembocarán en los grandes motines en Spithead y El Nore fundados en la severidad del trato y en la diferente paga respecto a los tripulantes mercantes —aunque muchas veces el reparto de presas compensaba ampliamente— pero no en el sistema de leva —press gangs— o levas que se llevaban a cabo también entre gente de tierra adentro que jamás se hubiera aplicado al mar. Tres meses después de la batalla los amotinados llegarían a bloquear el Támesis, teniéndose que llamar al Ejército que asentó baterías en la ribera. La fragata *Hermione* por su parte entró en La Guaira tras haber asesinado la tripulación a su capitán. La lucidez y la severidad del almirante sir John Jervis, quien ordenó ejecutar al cabecilla Parker a bordo del *Sandwich*, así como el patriotismo de los propios marineros acabaron con los motines.

Hasta este año de 1797 las clases en la que se dividía la gente de mar eran las de *able* y *ordinary*, equivalentes a nuestros artilleros y marineros. En ese año se amplió a «land men» o grumetes, lo que prueba la escasez de marinería, pese a contarse con 120.000 hombres sobre cubiertas. Tan sólo los pillos y vagos de Londres y de la desembocadura del Támesis proporcionaban entre 12.000 y 14.000 hombres.

Con vistas a la guerra contra España la leva comenzó a fines de noviembre de 1792, ya que el enganche voluntario no bastaba pese a darse de prima tres guineas a los marineros veteranos, dos a los nuevos y una a los que no hubiesen navegado nunca. Se procedió por lo tanto a la *press gang*, a la caza y captura de personal, con predilección por el embarcado ya en los buques mercantes, para lo que los capitanes de puerto apostaron lanchas armadas en las respectivas bocanas, especialmente en Bristol y Liverpool.

Este servicio obligatorio o *Impress Service* se limitaba a las gentes de mar y se complementaba además con un cupo de cuotas portuarias.

En la Armada española la marinería era el cuerpo más sacrificado y peor tratado y considerado, pese a ser el más instruido en su misión y el que desempeñaba las más peligrosas, viviendo en continuo y diario riesgo.

Así como el soldado de Marina recibía por ordenanza además de su prest el uniforme, los mandos sólo se preocupaban de que no le faltara la ración diaria al marinero, sin atender por lo general a su vestimenta, lo que incidía frecuentemente en su salud, al no tener muda al salir de una guardia borrascosa y meterse en el coy sin cambiarse, en un ambiente extremadamente cálido, para volver a entrar de guardia a las cuatro horas y, aún caliente, tener que trepar a una verga para soportar el frío, el viento y la lluvia.

Los intentos de algunos mandos celosos, como el marqués de la Victoria, por introducir un *sobretudo* con capucha habían fracasado por el coste que esa innovación suponía y pese a que se habían aducido no sólo razones sanitarias para su introducción, sino también disciplinarias, ya que, en opinión del citado almirante, «el marinero mojado, se vuelve de bueno, en malo». Otros oficiales contemporáneos abogaban por la adopción del gorro de piel de carnero al uso entre la marinería inglesa y por el reparto de chaquetas abrochables, calzones y capotes con capucha de los llamados *a la turca*, con iguales resultados.

Todos los buques mayores ingleses, fragatas y navíos, contaban con una plaza fija de maestro de la tripulación en lectura, escritura, aritmética y náutica. El nuevo Reglamento de la Marina francesa, nacida de la Revolución,

contemplaba la asignación de uno de los oficiales a estas tareas, pero pronto había caído en desuso. En la española, ni siquiera esta misión se encomendaba al capellán o capellanes a quienes sólo se obligaba a la atención doctrinal y asistencial religiosa.

La marinería experimentada era escasa, muy diezmada por la propia peligrosidad de la profesión, las frecuentes epidemias y las deserciones y muy mermada en su capacidad física por las reliquias de las pasadas enfermedades y de las drásticas medidas quirúrgicas que habían llenado de discapacitados los barcos a todos niveles jerárquicos.

La escasez de práctica en escuadras de maniobra era patente, y el habitual sistema de bloqueo naval inglés mantenía ociosas a las dotaciones españolas y francesas durante meses, mientras la propia permanecía avezada y en constante actividad fuera de puerto.

En cualquier caso las tripulaciones bloqueadas no podían poseer aquel espíritu de organización y destreza adquirido por hábitos desarrollados en dos años de mar sin pisar tierra.

El propio Nelson se había dado cuenta de la mala calidad de las dotaciones de los buques españoles en la evacuación conjunta de Tolón de 1793; años más tarde y en correspondencia con su superior, el almirante John Jervis, no dejó de sorprenderse por la pésima preparación de las tripulaciones que mostraba la torpe maniobra de sus navíos *¡how manned!*

Nelson tenía una opinión muy poco favorable de nuestra Marina, conocía sus vicios en la organización, el sistema improvisado de dotar los buques de gente, lo torpemente que atendían a los ejercicios de cañón y la baja moral que había sido la causa de que abandonasen sus puestos de combate en el apresamiento de la fragata *Mahonesa*.

La poca destreza maniobrera y artillera constatada una vez más por el propio Nelson en su combate con la fragata *Sabina* el 19 de diciembre anterior había demostrado que la triste situación no había tenido ni tiempo ni ocasión de cambiar a mejor.

Aun en los momentos de pleno auge se manifestaron estas carencias que tenían su origen en la falta de gente procedente de la matrícula de mar, que había que suplir con levas y tropa de Tierra.

A esta circunstancia había que añadir que los buques españoles exigían una mayor dotación por su diferente estructura y arboladura más alta. Así el *Príncipe de Asturias* precisaba 1.113 hombres, mientras que los equivalentes *tres puentes* ingleses tan sólo 837.

La revista de inspección pasada a las matrículas de mar el año 1797 daba un total de 53.147 marineros, necesitándose para tripular los buques de guerra 89.350, por lo que, aun disponiendo de todos los inscritos, resultaba un déficit de 36.200 marineros. Se incrementó la infantería con fuerzas del Ejército, embarcando 1.000 soldados en Cartagena y se llevaron a cabo levadas forzosas de vagos y gentes de mal vivir en todas las ciudades de España, pero cuando la escuadra de Córdoba se hizo a la vela, faltaban en sus buques de 3.000 a 4.000 hombres para completar sus dotaciones según el reglamento de guerra. A los reclutados resultó imposible adiestrarlos en el escasísimo tiempo disponible de dos semanas, desconociendo no sólo las faenas y maniobras que se les mandaba realizar, sino el paraje donde debían realizarlas e incluso, la más elemental terminología náutica. Esto obligó en ocasiones a los contramaestres y por lo que respecta a la jarcia de labor, a colocar naipes de la baraja española en los cabilleros de los cabos para facilitar la faena de los marineros. *¡Iza sota de copas!*, *¡caza as de bastos!* o *¡larga rey de oros!* llegaron a ser ejecutivas habituales en el precipitado periodo de instrucción.

La excesiva confianza de Córdoba al mantener sus unidades dispersas fue sin duda la causa de la derrota; sin embargo ésta podría haberse evitado de contar con dotaciones suficientes y entrenadas para llevar a cabo las maniobras con rapidez.

El poder naval español que, junto con el francés se enfrentaba al de la Gran Bretaña y que había conseguido expulsar a los ingleses del Mediterráneo sin mostrar más que su superioridad, era un gigante de pies de barro. El capaz y leal Mazarredo, una vez más, lo había expuesto al príncipe de la Paz en estos términos: «Es verdad evidente e innegable que hoy la armada es sólo una fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabará de desvanecer a la primera campaña...» (9).

La guarnición

El servicio artillero estaba encomendado entre los ingleses a la dotación, y entre los españoles se cubría a medias entre la dotación y la guarnición, con

(9) José de Mazarredo al príncipe de la Paz, 13 de junio de 1796. Recogido por I. Núñez, *El Teniente General de la Real Armada Don José de Mazarredo Salazar y Gortázar*, Bilbao, 1945, pág. 65.

un cuerpo especial creado expresamente para la supervisión y ejercicio del fuego naval. En este periodo la Royal Navy tampoco disponía de infantería propia, sino asignada con mayor o menor duración; posteriormente, con la creación de los Royal Marines y de la Royal Marines Artillery, instituida para el servicio de las bombarderas, se vendría a dar la razón a las naciones que, como España disponían desde principios de siglo de estos cuerpos auxiliares aunque sin oficialidad propia, sino bajo el mando del Cuerpo General.

En España el Cuerpo de Artillería de Marina formaba parte de la guarnición de los buques, repartiéndose las unidades orgánicas o brigadas en fracciones para embarcar en mayor o menor número de acuerdo con el porte del barco de guerra y según ordenanza. En este tiempo sus componentes se consideraban, no sólo cuerpo militar, sino también facultativo pero su adiestramiento dejaba mucho que desear y no era el adecuado el que recibían en las denominadas *baterías doctrinales* donde completaban su educación.

En la formación de estos artilleros ocurría algo parecido a la de los futuros oficiales del Cuerpo General, empleándose demasiado tiempo en cuestiones menos prácticas y poco en el verdadero ejercicio. Los exámenes públicos de estos soldados llegaron a ser casi tan famosos como los de los guardias marinas y en ellos se manifestó el comparativamente elevado grado de formación teórica adquirida, resolviendo incógnitas matemáticas y analizando la propiedad de la parábola que describían los proyectiles en el aire. Gravina se quejaría del *gasto enorme en ciencia* de este cuerpo facultativo. Como sólo embarcaban cuando se armaban en guerra los buques, las prácticas las realizaban en tierra en condiciones bien diferentes a las que se darían a bordo donde tendrían que afinar su puntería entre los balances y cabezadas del buque.

Cuando embarcaban, nunca eran suficientes para atender al completo servicio de las piezas, asignándose marineros y cabos de cañón para complementarlos, por lo que actuaban más como supervisores de tiro, a las órdenes de sus condestables. Por este motivo, no se ejercitaban en el complejo proceso de carga, limpieza, y entrada en batería de los cañones.

En el bando opuesto, los ingleses ponían su confianza desde mucho antes de crear su propio cuerpo de artilleros —Royal Marine's Artillery— en la tripulación, en una marinería constantemente embarcada y constantemente entrenada con la que unos artilleros o *ables* colaboraban plenamente y con una formación teórica un poco mayor.

Su instrucción teórica no iba sin embargo más allá que cierto conocimiento de artificios de fuego, pero su práctica con el cañón en su medio marítimo era enorme, adquiriendo ojo cierto en la puntería y un rápido manejo en

la carga, con tal tino que con tres descargas conseguían poner al buque enemigo en situación de rendirse, consiguiendo una velocidad de disparo que superaba a la de los españoles en la proporción de cinco a dos: en el tiempo en que empleaban los españoles en efectuar dos disparos, los ingleses abrían fuego cinco veces y con resultados mucho mejores, ya que el porcentaje de blancos entre los poco avezados hispanos era de dos de cada siete.

El desgraciado Córdoba en cabo San Vicente confió en encontrar cierta comprensión de su fracaso en «el que sepa la celeridad y certeza con que los ingleses manejan su artillería...» (10).

Mientras que la Armada Española contaba con el Cuerpo de Batallones desde 1717, hasta bien entrada la era nelsoniana, Gran Bretaña no tuvo tropas de Marina, aunque tenía en cada departamento (Portsmouth, Plymouth y Chatam) dos regimientos del Ejército que acabaron por especializarse y que se denominaron *Marins*. Fueron precisamente las alteraciones de ese año de 1797 las que obligaron a crear una fuerza especializada que en la Marina inglesa tuvo un componente de represión interna mucho mayor que la española.

En la batalla de cabo San Vicente el 67 Regimiento de guarnición mostró plenamente su adaptación al combate naval, especialmente la guarnición de los buques mayores que consistía en 70 soldados al mando directo del capitán y de los oficiales de guerra en los navíos de tres puentes.

A principios de siglo, Inglaterra disponía ya de unos 20.000 hombres de tropas de Marina.

La gran ventaja por lo tanto de los ingleses en San Vicente estuvo protagonizada por el personal, encabezado naturalmente por el alto mando. Mientras que en España Godoy, herido en su orgullo por la sinceridad de Mazarredo, el hombre idóneo para mandar su escuadra, le había relegado y desatendido sus consejos. Con Lángara en la secretaría de Marina, fue nombrado el teniente general José de Córdoba y Ramos jefe de la escuadra del departamento de Cádiz, a la que se unió la del conde de Morales de los Ríos en Cartagena.

En tales circunstancias y con tales mandos la suerte estaba echada, porque como señaló en una ocasión Jervis, lord St. Vincent, el vencedor: *men, not ships win battles*.

(10) *Parte del General Córdoba*, pág. 95.