

EL COMBATE DE SAN VICENTE Y SUS CONSECUENCIAS

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

En Madrid se habían recibido noticias de que el almirante Jervis, obligado a salir del Mediterráneo al unirse las escuadras españolas y francesas, se encontraba en Lisboa con once navíos solamente; por lo que, sin atender a las necesidades de personal y pertrechos, se dio la orden a la escuadra española del general José de Córdoba y Ramos para trasladarse de Cartagena a Cádiz.

El dos de febrero de 1797 la escuadra zarpaba de aquel puerto a remolque y a la espía por falta de viento. El buen tiempo le acompañó hasta Málaga, donde recibió bajo su escolta un convoy de pertrechos destinado igualmente a Cádiz. La fuerza, constituida por 27 navíos (uno, el *Santo Domingo*, cargado de azogues), diez fragatas, un bergantín, cuatro urcas, trece lanchas cañoneras y bombarderas, y de 40 a 50 mercantes prosiguió su marcha hacia el Estrecho. Al llegar a Algeciras, el día 5 de febrero, las lanchas destinadas a este apostadero, cuya misión era emplearlas como en otras ocasiones, en un posible y ulterior asedio a Gibraltar, probado su buen resultado en las experiencias anteriores, se separaron del convoy y entraron en dicho puerto, juntamente con tres navíos de 74 cañones, el *Bahama*, *Neptuno* y *Terrible*, destinados a protegerlas. El contingente de escolta quedó por lo tanto reducido a 24 navíos.

El convoy, sin atender las señales de Córdoba continuó navegando, por lo que el general se vio obligado a comisionar a las fragatas *Ceres* y *Atocha* para darle protección hasta Cádiz, donde entraron los mercantes sin novedad.

En la tarde del día 5, ante los síntomas de un brusco cambio del viento arreciando al segundo cuadrante que no daba ocasión a los navíos a entrar en puerto, Córdoba decidió pasar la noche al redoso de cabo Espartel y a partir

de este momento correr el temporal que siguió le llevó, ocho días después, hasta las inmediaciones del cabo de San Vicente, en pleno Atlántico y al sur de Portugal por culpa de unos vientos persistentes del E al SSE. La escuadra navegaba en tres columnas, cuando el día 12 se avistó una formación enemiga. Dada la orden de caza general hacia los buques señalados, resultaron ser cinco mercantes, de ellos cuatro británicos procedentes de Gibraltar que fueron apresados, mientras el quinto se dejó en libertad por ser neutral.

El general español recibió el día 13 la noticia de haber salido de Lisboa una escuadra británica de 12 navíos, que por la varada de uno y el desarbolo de otro, había quedado reducida a diez unidades. En efecto, el almirante sir John Jervis se encontraba el 18 de enero de 1797 al mando de una agrupación británica de once navíos fondeados en la desembocadura del río Tajo, dispuesto a salir a la mar para escoltar varios mercantes brasileños y buques de guerra portugueses hasta latitudes seguras, y después reunirse con un refuerzo largamente esperado procedente de Inglaterra, con el que tenía previsto un rendez vous sobre el cabo de San Vicente. La fuerza británica se vio disminuida el día 19 por la varada del navío *St. George*, de 98 cañones, en el Cachopo del Sur, tras ser abordado por una fragata portuguesa. Con los diez navíos restantes, Jervis dio la vela el día siguiente con el convoy dirigido hacia Brasil.

De regreso de la comisión, el 6 de febrero y en aguas de San Vicente, se unieron a la agrupación de Jervis cinco navíos y una fragata destacados de la escuadra del canal. Con este refuerzo, el almirante tenía a sus órdenes 15 navíos, cuatro fragatas y tres buques menores, cuya fuerza era la siguiente:

Buques	Cañones	Mandos
<i>Navíos</i>		
<i>Victory</i>	100	Almirante sir John Jervis Jefe de estado mayor, capitán de navío Robert Calder Comandante, capitán de navío George Grey
<i>Britannia</i>	100	Vicealmirante Charles Thompson Comandante, capitán de navío Thomas Foley
<i>Barfleur</i>	98	Vicealmirante William Waldegrave Comandante, capitán de navío James Richard Dacres
<i>Prince-George</i>	98	Contraalmirante William Parker Comandante, capitán de navío John Irwin

<i>Blenheim</i>	98	Capitán de navío Thomas Lenox Frederick
<i>Namur</i>	90	Capitán de navío James Hawkins Whitshed
<i>Captain</i>	74	Comodoro Horatio Nelson*
		Capitán de navío Ralph Willett Miller
<i>Goliath</i>	74	Capitán de navío sir Charles H. Knowles
<i>Excellent</i>	74	Capitán de navío Cuthbert Collingwood
<i>Orion</i>	74	Capitán de navío sir James Saumarez
<i>Colossus</i>	74	Capitán de navío George Murray
<i>Egmont</i>	74	Capitán de navío John Sutton
<i>Culloden</i>	74	Capitán de navío Thomas Troubridge
<i>Irresistible</i>	74	Capitán de navío George Martin
<i>Diadem</i>	68	Capitán de navío George Henry Towry

Fragatas

<i>Minerve</i>	38	Capitán de navío George Cockburn*
<i>Lively</i>	32	Capitán de navío lord Garlies
<i>Niger</i>	32	Capitán de navío Edward James Foote
<i>Southampton</i>	32	Capitán de navío James Macnamara

Balandras

<i>Bonne-Citoyenne</i>	--	Capitán de navío Charles Lindsay
<i>Raven</i>	--	Capitán de navío William Prowse

Cutter

<i>Fox</i>	--	Teniente de navío John Gibson
------------	----	-------------------------------

Nota:

La fragata *Minerve* con el comodoro Nelson, procedente del Mediterráneo, se agregó a la fuerza de Jervis en la mañana del 13 de febrero.

El 12 de febrero por la mañana, en una maniobra de cambio de rumbo por contramarcha entraron en colisión los navíos *Colossus* y *Culloden*. El primero tuvo escasas averías, no así el segundo que sufrió graves daños, pero tras unas reparaciones de emergencia quedó listo provisionalmente el día siguiente.

La fragata *Minerve* con el comodoro Nelson a bordo se incorporó a Jervis por la mañana del día 13 de febrero, y seguidamente izó su insignia en

el navío *Captain*. Procedía de Gibraltar donde había reparado las averías sufridas en un combate con la fragata española *Sabina* el 19 de diciembre anterior. El día 11 de febrero, poco después de su salida a la mar, había sido cazado por dos navíos españoles de tres puentes y avistado la escuadra española, cuya composición y probable destino comunicó inmediatamente a Jervis.

Antes del anochecer del mismo día 13, el almirante británico ordenó a sus buques mantener el orden cerrado y preparase para el combate. A las 14:30, la fragata portuguesa *Carlota*, al mando del capitán de navío escocés Campbell, se había aproximado al *Victory* para comunicar a la voz que la escuadra española se encontraba a tan sólo cinco leguas a barlovento. Por la noche se escucharon las señales al cañón de los navíos de Córdoba.

En la madrugada del día 14, la flota británica navegaba en dos columnas orden cerrado, amurada a estribor con el viento SW, unas 32 millas al SW del cabo de San Vicente. A las 06:30, el *Culloden* señaló cinco velas al SSW, avistamiento confirmado por las fragatas *Lively* y *Niger*. A las 09:30, previa señal de la capitana, se destacaron los navíos *Culloden*, *Blenheim* y *Prince-George* para dar caza al S 1/4 SW. Poco después, a las 09:55, se agregaron a éstos los *Irresistible*, *Colossus* y *Orion*. A las 11:00, el almirante británico ordenó «formar en línea de batalla a proa y popa del modo más conveniente» (señal N.º 31), y seguidamente, a las 11:12 izó la de *combatir al enemigo* (señal N.º 5) y arrumbar al SSW. La intención de Jervis era la de pasar entre el cuerpo principal de Córdoba y los seis navíos españoles destacados hacia sotavento. Se dio perfecta cuenta de que podía atacar al grupo de los seis navíos españoles sotaventados encabezado por el *Príncipe de Asturias*, pero cayó en la cuenta que si hacía esto quedaría amenazado por el cuerpo fuerte de Córdoba de 16 navíos que estaba a barlovento y tenía la probabilidad de quedar entre dos fuegos. Para ello a las 11:28 puso la señal de que «el almirante tiene intención de pasar a través de la línea enemiga (señal N.º 40), al mismo tiempo que todos sus navíos izaban las banderas de combate.

La línea británica estaba compuesta por 15 navíos, formados en la siguiente secuencia:

- | | | |
|-------------------------|------------------------|----------------------|
| 1. <i>Culloden</i> | 6. <i>Irresistible</i> | 11. <i>Britannia</i> |
| 2. <i>Blenheim</i> | 7. <i>Victory</i> | 12. <i>Namur</i> |
| 3. <i>Prince-George</i> | 8. <i>Egmont</i> | 13. <i>Captain</i> |
| 4. <i>Orion</i> | 9. <i>Goliath</i> | 14. <i>Diadem</i> |
| 5. <i>Colossus</i> | 10. <i>Barfleur</i> | 15. <i>Excellent</i> |

Hasta la noche del día 13, que comenzó a ventear del tercer cuadrante, la escuadra española no consiguió gobernar de regreso a Cádiz. Amaneció el día 14 con los horizontes cargados y lloviznando, pero el viento parecía entablado al tercer cuadrante, en vista de lo cual, Córdoba ordenó a las 06:30 formar en tres columnas al rumbo que iba, el ESE, y aumentar la vela para dirigirse a Cádiz. A las 07:30, Córdoba destacó a los navíos *Pelayo* y *San Pablo* para que, juntamente con la fragata *Matilde*, diesen caza hacia la demora desde donde se había escuchado unos cañonazos y, al mismo tiempo, retrasarse para proteger a los buques rezagados del convoy, con orden de reincorporarse al grueso antes del anochecer.

A las 08:30, pese a la neblina, se avistó una vela sospechosa por el primer cuadrante, y el general español envió el navío *Príncipe de Asturias* para investigarla. A esa hora la escuadra se encontraba aún dispersa en un gran espacio del horizonte y las pesadas urcas de azogues retrasando la maniobra ordenada de formar en columnas. El avistamiento de más velas sospechosas se confirmó a las 09:40. Ante la aparición poco después de los primeros ocho navíos de Jervis que demoraban al N 1/4 NE del *Santísima Trinidad*, Córdoba ordenó por señales ceñir por babor, zafarrancho de combate y caza general sin sujeción a puestos, siendo el viento del WSW en este momento. Con esta orden, el general pretendía dirigir su fuerza contra los ocho navíos descubiertos sin perder el barlovento, navegando de vuelta encontrada con el enemigo. La idea no hubiese sido mala, de no encontrarse la escuadra española separada nada menos que en cuatro grupos: el compuesto por urcas y presas sin valor táctico, el cuerpo principal o fuerte en tres columnas arrumbadas al ESE, un grupo de seis navíos a sotavento y vanguardia del cuerpo fuerte de la escuadra, y dos navíos y una fragata a barlovento y retaguardia del cuerpo fuerte. La composición y mandos de cada uno de estas divisiones era la siguiente:

Divisiones y buques	Cañones	Mandos
Cuerpo principal		
Primera columna, central:		
1. <i>Santísima Trinidad</i>	130	Teniente general José de Córdoba Mayor general, capitán de fragata Ciriaco Cevallos Comandante, brigadier Rafael Orozco
2. <i>Mexicano</i>	112	Jefe de escuadra Pedro de Cárdenas Comandante, brigadier Francisco Herrera

3. <i>Soberano</i>	74	Brigadier Juan Vicente Yáñez
4. <i>San Nicolás</i>	80	Brigadier Tomás Geraldino
5. <i>San Isidro</i>	74	Capitán de navío Teodoro Argumosa
6. <i>Salvador del Mundo</i>	112	Brigadier Antonio Yepes
7. <i>San Ildefonso</i>	74	Capitán de navío Rafael Maestre

Segunda columna, a la derecha de la central:

8. <i>Concepción</i>	112	Teniente general, conde Morales de los Ríos Comandante, brigadier José Escaño
9. <i>Santo Domingo</i>	60	Capitán de navío Manuel de Torres
10. <i>Conquistador</i>	74	Capitán de navío José Butler
11. <i>San Juan Nepomuceno</i>	74	Capitán de navío Antonio Boneo
12. <i>San Genaro</i>	74	Capitán de navío Agustín Villavicencio

Tercera columna, a la izquierda de la central:

13. <i>Glorioso</i>	74	Capitán de navío Juan Aguirre
14. <i>Atlante</i>	74	Capitán de navío Gonzalo Vallejo
15. <i>Firme</i>	74	Capitán de navío Bruno Ayala
16. <i>San José</i>	112	Jefe de escuadra Francisco Javier Winthuysen Brigadier Pedro de Pineda

A sotavento y vanguardia del cuerpo fuerte de la escuadra:

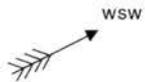
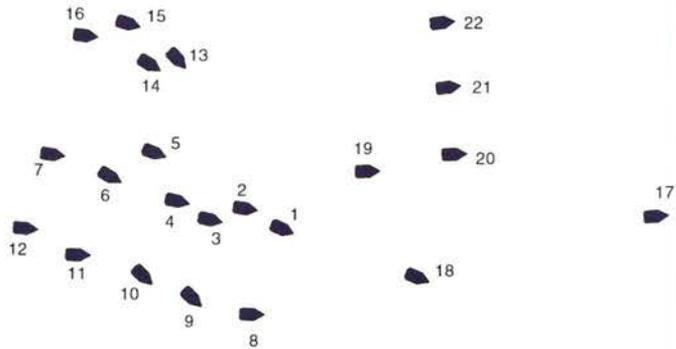
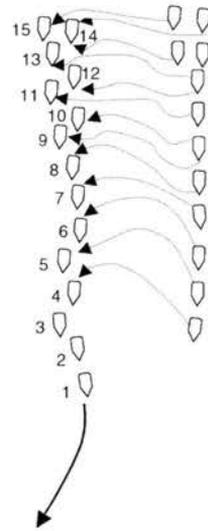
19. <i>Príncipe de Asturias</i>	112	Teniente general Juan Joaquín Moreno Comandante, brigadier Antonio de Escaño
18. <i>Conde de Regla</i>	112	Jefe de escuadra, conde de Amblimont Comandante, brigadier Jerónimo Bravo
21. <i>San Fermín</i>	74	Capitán de navío José de Torres
17. <i>San Antonio</i>	74	Capitán de navío Salvador Medina
20. <i>San Francisco de Paula</i>	74	Capitán de navío José Ussel de Guimbarda
22. <i>Oriente</i>	74	Capitán de navío Juan Suárez

A barlovento y retaguardia del cuerpo fuerte de la escuadra:

23. <i>Infante don Pelayo</i>	74	Capitán de navío Cayetano Valdés
24. <i>San Pablo</i>	74	Brigadier Baltasar Hidalgo de Cisneros
25. <i>Fragata Santa Matilde</i>	34	Capitán de fragata Manuel Vitoria

Fragatas sueltas, con las urcas y demás buques del convoy: *Nuestra Señora de la Paz*, *Nuestra Señora de Atocha*, *Mercedes*, *Perla*, *Santa Brígida*, *Diana* y *Ceres*; bergantín *Vigilante*; urcas *Santa Paula*, *Santa Balbina*, *Santa Justa* y *La Anunciación*.

COMBATE DE SAN VICENTE (I)



Hacia las 1045

COMBATE DE SAN VICENTE (II)



*Entre 1130 y 1145
(A esta última hora
Izó la señal 268)*

A las 10:00 se empezó a descubrir la escuadra y fuerza del enemigo desde los topes de *Trinidad*. Córdoba reaccionó ordenando formar una pronta línea de combate sin sujeción a puestos. Para cumplimentarla los navíos tenían que arribar pues todos estaban a barlovento del insignia español, y aun se facilitaba la incorporación del grupo de sotavento del general Moreno si forzaban la vela. El movimiento español se vio dificultado por haber rolado el viento al Oeste, lo que favorecía a la flota de Jervis, y quizá impidió que la unión de ambos cuerpos se verificase.

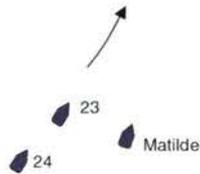
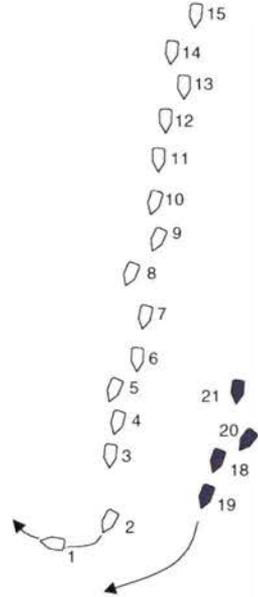
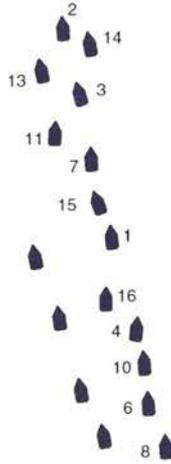
La formación británica encabezada por el *Culloden* se aproximaba rápidamente a la vanguardia española que iba ya de vuelta encontrada. Al tenerla por su través de estribor, el navío británico abrió fuego a las 11:31 y lo mismo hicieron los que le seguían, *Blenheim*, *Prince-George*, *Orion* y *Colossus*, según estaban a distancia de tiro. Fueron contestados inmediatamente por el *Mexicano*, *Atlante*, *Soberano*, *San José* y *Trinidad*. También intercambiaron algunas andanadas con el *Príncipe de Asturias* y el *Conde de Regla* que al no poder reunirse con el grueso de Córdoba se pusieron a las 11:40 de la misma vuelta que los británicos para incomodarles en su avance.

A las 12:08, Jervis ordenó a su línea virar por adelante sucesivamente por contramarcha (señal N.º 80), lo que ejecutó el *Culloden* a las 12:10, iniciando la persecución de la escuadra española, que seguía arrumbada hacia el NNW y en desorden. La intención del almirante británico era atacarla por la retaguardia antes de que pudiese ser socorrida por la división del general Moreno que iba en el *Príncipe de Asturias*, lo que difícilmente podría efectuar.

En efecto, los navíos españoles *Conde de Regla*, *San Fermín*, *Paula* y *Príncipe de Asturias*, que formaban el grupo sotaventando, había virado por adelante y quedado por la amura de babor de la línea británica que no había caído a estribor.

El *Culloden* y el *Blenheim* cayeron a su nuevo rumbo sin impedimento y a continuación lo hizo el *Prince-George*. En este momento fue atacado por el *Príncipe*, el *Conde de Regla* y el *San Francisco de Paula*. El *Colossus* que seguía, desbarboló de alguno de sus palos quizá tocados por el fuego español y tuvo que virar en redondo, momento en el que recibió unas descargas del *Príncipe*, pero se libró al ser asistido por el *Orion*. Los cuatro navíos británicos que siguieron a los anteriores, fueron los *Irresistible*, *Victory* (insignia de Jervis), *Egmont* y *Goliath*. De ellos, el *Irresistible* y el *Victory* también intercambiaron fuego con el *Príncipe* y el *Oriente*. El grupo español consiguió su propósito de retrasar la virada de seis navíos enemigos. Este retraso evitó que no llegasen antes a batir al *Trinidad*, *Mexicano* y *Concepción*, y al resto de la

COMBATE DE SAN VICENTE (III)



Hacia las 1210

escuadra española que iba con Córdoba. Con su acción, protagonizada por Moreno y Escaño a bordo del *Príncipe de Asturias*, se evitó que el desastre hubiese sido mayor.

Los dieciséis navíos españoles, perseguidos por la línea británica, formaban varios grupos desordenados, el más numeroso a retaguardia. En este momento, como eran de mayor capacidad velera que sus adversarios, los navíos de Córdoba podrían haberse separado de ellos y caído al rumbo Este para unirse al resto de sus compañeros sotaventados. Éste era el propósito del general español, pero no pudo realizarlo por varios motivos, como fueron el desorden de la formación, el escaso adiestramiento de las dotaciones, lo poco maniobrero del enorme *Santísima Trinidad*, y sobre todo, sus señales no fueron interpretadas ni obedecidas por el resto de la escuadra.

Así pues, cuando el *Culloden* llegó al través del *Trinidad*, Córdoba ordenó:

Señal 166: Virar por redondo toda la escuadra simultáneamente.

Al no ser obedecido ordenó:

Señal 268: Los navíos de cabeza tomen el mismo bordo que el enemigo y ataquen su retaguardia por sotavento.

No siendo obedecida ésta tampoco, ordenó izar:

Señal 207: Arribar toda la escuadra simultáneamente.

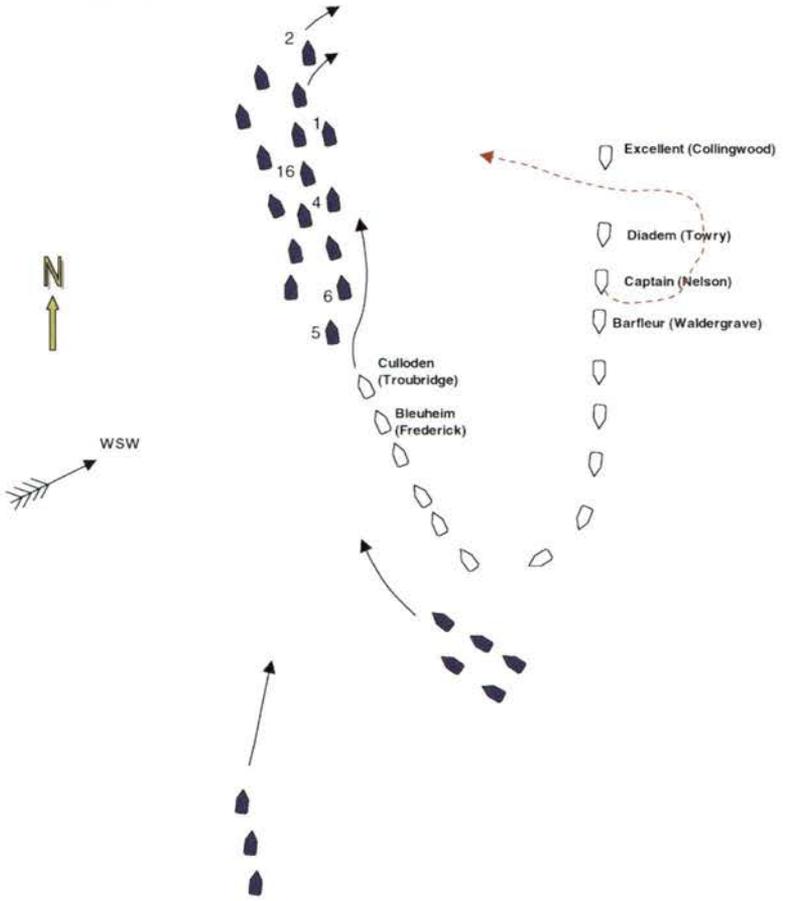
Tampoco fue obedecida, y deseando restablecer la línea ordenó sucesivamente:

Señales 226 y 228: Acortar velas los navíos de cabeza y arribar dos cuartas.

Esta maniobra fue vista por Nelson desde el *Captain*. Entonces, no haciendo caso a la señal 41 izada en el *Victory* «tomar posiciones apropiadas para apoyo mutuo, atacar al enemigo al llegar sucesivamente», viró en redondo a las 13:00, pasó entre el *Diadem* y el *Excellent*, y arrumbó hacia el grupo de navíos españoles que rodeaban al *Trinidad* (*San José*, *Salvador del Mundo*, *San Nicolás* y *San Isidro*), al que atacó Nelson a 13:30 con energía, no obstante el castigo que recibía del insignia español. Esta iniciativa de Nelson hizo detener la maniobra de Córdoba, pero lo habría pasado muy mal si no hubiese sido socorrido por el *Culloden* y el *Blenheim* de la vanguardia inglesa, a los que se unieron enseguida el *Prince-George*, el *Orion* y otros.

Por su parte, Córdoba, viendo la inutilidad de las órdenes anteriores, a 14:00 mandó arbolar las señales 252 y 256, para dar al enemigo un ataque general y que cada navío empeñase el combate cuando pudiese, que si hubiesen sido obedecidas a tiempo, podrían haber inclinado la victoria al lado español.

COMBATE DE SAN VICENTE (IV)



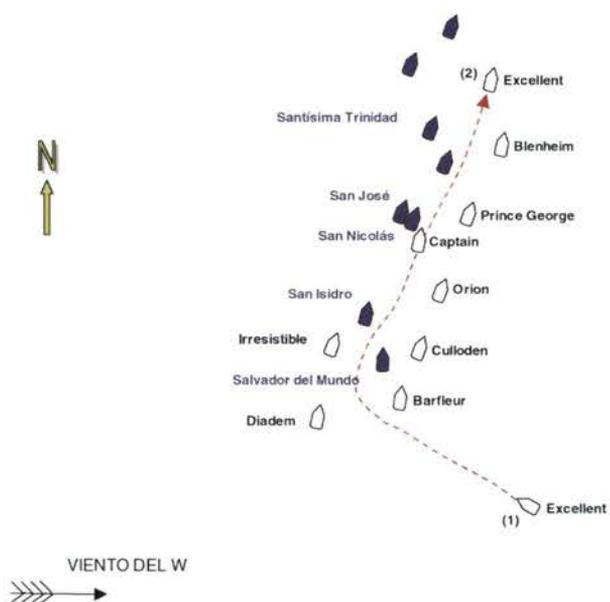
A 1300
(Inicio de la maniobra
de Nelson)

Poco antes, el *Victory*, seguido por el *Barfleur*, *Namur*, *Egmont* y *Goliath* había alcanzado también la retaguardia española. A las 14:15, el *Excellent*, al mando de Collingwood, recibió orden de Jervis para atravesar la formación española. Atacó al *Salvador del Mundo*, que ya había sufrido bastante, y tras causarle daños se dispuso a cañonear al *San Isidro* que resultó apresado por el *Excellent* tras una brillante defensa. El *Salvador del Mundo* fue posteriormente atacado por el *Irresistible*, el *Diadem* y el *Barfleur* y tuvo que arriar la bandera. El *Excellent*, habiendo apresado al *San Isidro*, se dirigió hacia el *San Nicolás* a las 13:15, que acababa de combatir duramente con el *Captain* de Nelson. Collingwood dio una pasada a menos de 10 pies del costado de estribor del navío español al que dirigió un fuego destructivo que admirablemente fue contestado. En este momento, el navío de tres puentes *San José*, que había recibido muchos daños por las descargas sucesivas del *Captain*, *Culloden*, *Blenheim* y particularmente del *Prince-George*, abordó al *San Nicolás* por babor.

Tan pronto como el *Excellent* dejó libre el costado del castigado navío español, el *Captain*, que también estaba completamente destrozado, sin capacidad para gobernar y teniendo al *Blenheim* por la proa y el desmantelado *Culloden* por la popa, por orden de Nelson se aproximó lentamente a menos de 20 yardas del *San Nicolás*, abrió un fuego destructivo sobre el navío español, que contestó admirablemente a los ingleses por varios minutos no obstante estar completamente desmantelado, y finalmente lo abordó por la aleta de estribor. Nelson encabezando un trozo de abordaje de soldados del 69 regimiento de infantería y marinería, pasó a bordo del *San Nicolás* por la galería de popa. Tras corta pero intensa lucha, el barco se rindió cuando su comandante Tomás Geraldino agonizaba en la cubierta del alcázar. Reforzado el grupo de abordaje británico con gente de refresco procedente del *Captain*, Nelson pasó al *San José* y logró rendirlo. El jefe de escuadra Francisco Javier Winthuysen, que allí tenía su insignia también había muerto.

El *Excellent*, tras haber atacado al *San Nicolás*, se situó a sotavento del *Trinidad* que a su vez era duramente atacado por el *Blenheim*, *Orion* e *Irresistible*. Al cabo de una hora el *Trinidad* estaba desmantelado por completo con 476 bajas a bordo y Córdoba ordenó arriar la bandera, acción que no fue vista por los británicos que continuaron el cañonero hasta que desde el *Orion* vieron los colores ingleses sobre el *Trinidad*. A todo esto, la vanguardia española del conde Morales de los Ríos (siete navíos) había virado y se dirigía en socorro del *Trinidad*, al mismo tiempo que lo hacían el *Pelayo* y el *San Pablo*, destacados por la mañana, y los del general Moreno, *Príncipe de Asturias* y *Conde de Regla*. El *Santísima Trinidad* volvió a izar la bandera

COMBATE DE SAN VICENTE (V)



*El centro
hacia 1530*

española, y a la vista de esta aproximación, a 15:52 el *Victory* ordenó poner la señal de retirada. No obstante, el *Britannia*, que no había combatido, apoyado por el *Orion*, intercambió algunas andanadas con los navíos españoles.

A las 17:00 se había roto definitivamente el contacto y la escuadra británica arrumbó al Norte, siguiendo aguas del *Victory*, con las cuatro presas y el *Captain* a remolque de una fragata; fondeó en la bahía de Lagos el día 16 a 15:00, sin que ninguno de los dos oponentes hiciese el más mínimo esfuerzo para reiniciar el combate.

Las pérdidas españolas en la acción consistieron en cuatro navíos apresados (*San José*, *Salvador del Mundo*, *San Nicolás* y *San Isidro*), uno desmantelado, el *Trinidad* y un total de 1.284 bajas entre muertos, heridos y contusos. La escuadra de Jervis tuvo tres navíos fuertemente dañados (*Captain*, *Culloden* y *Blenheim*), y 73 muertos, 227 heridos graves que fallecieron posteriormente en su mayoría, y 100 contusos.

Córdoba trasbordó a la fragata *Diana* a las 7 de la noche del combate y el *Trinidad* se dirigió hacia Cádiz navegando con las reliquias del trinquete y del velacho y armando bandolas, en conserva de la fragata *Mercedes*, que inútilmente intentó remolcar al navío. El 17 al mediodía se perdió el contacto con la *Mercedes* y el *Trinidad* fue avistado por una balandra inglesa; al anochecer se reincorporó la fragata. En la mañana del 20 fue alcanzado por una división de dos navíos, cuatro fragatas y un bergantín británicos. Ante la situación del navío y la superioridad del enemigo, Orozco recurrió a la estratagema de izar la bandera británica por encima de la española, dando a entender que estaba marinado por una dotación de presa inglesa, lo que unido al mal tiempo surtió los efectos apetecidos y la división enemiga se retiró al anochecer del mismo día. El navío arribó sobre Zafí, en la costa de Marruecos, hasta el 28 por la mañana que logró poner proa a Cádiz. Este día a las 08:00 se situó por la popa del *Trinidad* la fragata inglesa *Terpsichore*, mandada por el capitán de navío Richard Bowen. A las 10 de la noche del mismo día se acercó lo suficiente para intercambiar un fuego vivo con el navío español, que finalmente rechazó a la fragata por los disparos acertados de los cuatro cañones de guardatimones de 36 y 24 libras. El *Trinidad* sufrió algunas averías en jarcias y velas, varios balazos en el costado, un soldado muerto, cinco hombres heridos, uno gravemente, y algunos contusos. La *Terpsichore* perdió el mastelero de gavia y averías en la arboladura, jarcias, vergas y costados, pero continuó todo el día 1 de marzo el seguimiento del español desde barlovento hasta que el 2, desde el *Trinidad* se avistó la escuadra del general Córdoba, a la que se incorporaría aquella misma tarde. El 3 de marzo fondeó en la bahía de Cádiz.

Las responsabilidades españolas

La crítica más acerba sobre la actuación de la escuadra española no vino de los enemigos ni de los observadores ni de los investigadores, sino de la propia cátedra oficial y opinión pública españolas contemporáneas.

El consejo de Guerra de oficiales generales, convocado para examinar el proceder de los mandos, y que finalizó la causa el 18 de julio 1797, estimó punibles las conductas del general en jefe y de algunos de sus subordinados.

A don José de Córdoba se le halló reo de insuficiencia y desacierto en las maniobras y disposiciones del ataque, lo que bien puede traducirse por incompetencia y falta de previsión. Fue condenado a la pérdida de empleo sin posibilidad de obtener otro —pérdida de la carrera diríamos hoy en día— y destierro de la Corte y de las cabeceras de Departamento.

El teniente general conde Morales de los Ríos, segundo jefe y al mando del cuerpo de vanguardia, fue hallado culpable de inactividad y de negación de socorro y castigado con las mismas penas. Los comandantes de los navíos *Atlante*, *Glorioso*, *San Fermín* y *San Genaro*, convictos de desobediencia a las señales, falta de pundonor e ineptitud, fueron privados de sus empleos. Los comandantes del *Paula*, *San Ildefonso*, *San Juan Nepomuceno*, *Conquistador* y *San Antonio*, quedaron suspensos de su empleo entre uno y seis años. Los segundos de todos estos navíos fueron reprendidos públicamente por no haber representado y reconvenido a sus comandantes para que cumpliesen con su deber, maniobrando con toda diligencia. Sólo se elogió el comportamiento del *Príncipe*, *Conde de Regla*, *San Pablo* y *Pelayo*.

El Consejo de Guerra, tan minucioso a la hora de analizar las conductas, no estimó en ninguno de los casos cobardía ni falta de deseo de combatir. La defensa del *Trinidad* por parte de Córdoba raya en la heroicidad, y en su posterior rehabilitación se reconoció que «se portó en esta acción con el mayor espíritu militar, y es notorio que dio en ella grandes pruebas de valor, bien que le faltase suficiencia y acierto en las disposiciones y maniobras». Por otra parte, el valor derrochado por los mandos y dotaciones del resto de los buques que participaron activamente en el combate fue reconocido por el propio enemigo.

¿Que hubo de culpabilidad en la conducta de Córdoba y sus comandantes en el desastroso resultado del combate?

Durante toda la derrota la mayor preocupación del general no había sido la escuadra de Jervis, a la que creía disminuida y en Lisboa, sino la de hacerse con el mayor número de presas posible, de las que apresaría cuatro mercantes, a la espera de los vientos del 3.º y 4.º cuadrantes, por lo que el mismo

día 14 de febrero había destacado a los navíos *Pelayo* y *San Pablo* por el fútil pretexto de haber oído unos cañonazos y para proteger a los buques del convoy. Posteriormente envió al navío *Príncipe*, de 112 cañones, *el más proporcionado* en opinión de Córdoba, ante la primera manifestación de la presencia de los navíos británicos, pero que en realidad fue una imprudencia. Otros cuatro navíos quedan pues, fuera de juego en la parte principal de la acción que se avecinaba. Si a esto unimos los navíos destacados por la proa del cuerpo fuerte en descubierta, aunque la superioridad numérica española seguía siendo notoria, estas circunstancias habían reducido notablemente esa supuesta ventaja inicial. Éste sin duda fue el error principal que cometió Córdoba.

La acusación principal contra los mandos subordinados fue la de no obedecer las señales. La vanguardia no vio o no supo interpretar la orden de virar, y se mantuvo indecisa largo tiempo, pero acabó haciéndolo, lo que produjo la retirada británica. No fue pues el deseo de no entablar combate lo que había motivado su inacción, ya que se dirigía al fuego en un momento mucho más desfavorable.

¿Cómo es posible que tan gran número de capitanes de navío, empleo al que hacía mucho tiempo ya no se accedía sino tras largos años de experiencia y mérito, pudiesen resultar culpables de desobediencia, negligencia y tibieza, mientras que aquellos de sus compañeros a los que tocó en suerte combatir lo hicieron denodadamente, resultando muertos tres de ellos además del jefe de escuadra Winthuysen y que merecieron del mismo general las siguientes palabras: «No me cansaré de repetir y de elogiar la brillantez, intrepidez y el desesperado valor con que sostuvieron la acción los navíos formados por mi popa»?

Si la conducta de los sancionados era claramente culpable y afrentosa, ¿cómo es que ninguno de sus capitanes de fragata, sus segundos, con los que continuamente departían sobre asuntos del servicio, se lo manifestó?

En el parte de campaña del general Córdoba, fuente principal de la acusación, se indican tres momentos en los que en su opinión se desobedecieron las señales:

- Al iniciarse el combate y dirigida a la vanguardia: la de virar por redondo y doblar al enemigo por retaguardia.
- Incumplida la orden anterior, y dirigida a la generalidad: arribar a un tiempo para estrechar distancias con el enemigo.
- A las dos de la tarde, y dirigida a la vanguardia: arribar y acortar vela.
- A esa misma hora y dirigida a la generalidad: ataque general al enemigo.

Posteriormente, desarbolado el *Trinidad*, éste deja de tener banderas y faroles, ni posibilidad dónde izarlos. El propio general reconoce respecto a la primera señal a la vanguardia que *debieron no entenderla*, así lo afirmó el jefe de ésta en su descargo, por lo que la acusación de desobediencia de transformó en *inactividad*.

Respecto a las órdenes dadas a la generalidad, sólo se acusó a cinco navíos, con lo que se reconoce implícitamente que el resto no podían verla o les era imposible cumplirla dada su posición desfavorable.

En la exposición de motivos de la sentencia se aclara respecto a la orden de ataque general (señal 252: *cada uno empeñe el combate cuando pueda*), que pese a ser izada en el palo de mesana poco visible para la vanguardia, según el sistema español de señales vigente entonces, el lugar donde éstas se izaban era indiferente, con lo que la tesis de que realmente no vieron las señales en la humareda y confusión del combate se robustece, al menos respecto a varios de los que se encontraban a vanguardia, que eran todos los acusados.

Aquellos que pudieron interpretar la señal 252, no salían de su asombro ya que «era imposible creer que fuese la intención del General atacar en desorden», decidiendo esperar a que otra «determinase el modo o forma del ataque», pues si cada uno obraba con independencia, inevitablemente habrían de producirse abordajes, entorpeciendo unos la maniobra de otros e incluso entrando en su campo de tiro.

Estas consideraciones no fueron tomadas en cuenta por el consejo de guerra, y fueron interpretadas como *razones para no batirse* por una sentencia que buscaba ante todo la ejemplaridad que la opinión pública reclamaba.

Como hemos dicho, la aparición de la flota británica sorprendió a la española que, mal informada sobre la presencia y efectivos del enemigo, se encontraba, tan peligrosamente dispersa que sólo consiguió alinear una parte de sus buques con tales distancias entre divisiones que provocaron el desastre.

En esa situación, sólo la primera orden de virar en redondo a la vanguardia tenía ciertas posibilidades de éxito; fracasado el intento, el propio Córdoba reconoce en su informe: «porque los navíos a quienes se dirigía la señal debieron no entenderla» (considerada la situación de ambas escuadras), «miré como casi irremediable la pérdida del *Príncipe*, *Regla* y toda nuestra retaguardia», es decir, mucho más de lo que se perdió.

El consejo de guerra no analizó debidamente el estado en que se encontraban los navíos españoles, mal pertrechados, la artillería sin llaves de fuego,

faltos de marinería (sólo 50 a 60 verdaderos hombres de mar como promedio en los navíos de tres puentes), dotaciones procedentes de levas, escasamente adiestradas, comandantes con escasa práctica de navegación en escuadra y en combate.

La superioridad británica en todos los aspectos reseñados era evidente, aun teniendo en cuenta la grave crisis que acababa de pasar tras los motines de Spithead. La contemplación de los siete magníficos navíos de tres puentes españoles no afectó en absoluto a Jervis, pues de sobra conocía el estado y adiestramiento de las unidades de la Armada española.

Aunque el comportamiento de la mayoría de los mandos españoles que entraron en fuego fue en general gallardo, en algunos casos heroico y así lo reconoció el propio enemigo, no podemos menospreciar la gran influencia de la personalidad de los comandantes en los resultados de las acciones parciales. El ascendiente sobre la moral combativa de los subordinados desde siempre ha sido muy grande. En San Vicente se apreció en los navíos *Salvador del Mundo*, *San Nicolás* y *San José* que su muerte o retirada por las heridas sufridas causó la consternación de los oficiales que por sucesión tomaron el mando y fue seguida por la rendición casi inmediata.

El suceso de San Vicente desde siempre ha constituido un baldón en la historia de la Armada, pero además tuvo en la práctica consecuencias reseñables. Una fue beneficiosa, el relevo del desgraciado Córdoba por Mazarredo, que inició en Cádiz la reconstrucción de la escuadra del Océano. Pero de nada sirvió, pues al continuar bajo la órbita de Francia, nuestras mejores unidades y hombres terminarían pudriéndose en Brest hasta la paz de Amiens. Estas circunstancias provocaron el colapso del comercio con los virreinos españoles de las Indias, donde las carencias de todo tipo fueron tan importantes que el Gobierno se vio obligado a autorizar la apertura de los puertos a los buques neutrales. Según Enrique Giménez López «los efectos fueron inmediatos y de gran trascendencia: la posibilidad para los criollos de obtener productos manufacturados variados, de calidad y a precios muy ventajosos, y la de dar salida en mejores condiciones a sus producciones, creó la conciencia entre las élites americanas de que podían subsistir liberados del pacto que las ligaba con la metrópoli en régimen de monopolio».

Estaba abierta la puerta a la independencia de los países hispanoamericanos y al catastrófico siglo XIX de nuestra historia. Un ejemplo más del desconocimiento que desde siempre han tenido nuestros políticos y gobernantes acerca de la importancia del Poder Naval en las relaciones internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- RUIZ DE APODACA, Juan: *Defensa facultativa, militar y marinera, que expone al Consejo Don..., en satisfacción de los cargos, justificación de la conducta y vindicación del honor del teniente general, Don Joseph de Córdoba y Ramos... Comandante General que fue de la escuadra del Rey destinada a la bahía de Cádiz, sobre su navegación desde el puerto de Cartagena; y combate que tuvo con la inglesa del Vice-almirante Jervis, en las aguas del cabo de S. Vicente, el día 14 de febrero de 1797, Cádiz, [1799].*
- BONEO, Antonio: *Defensa militar hecha por el capitán de navío D..., en justificación de su conducta en el combate de la Escuadra del mando del teniente general D. Joseph de Córdoba, contra la Inglesa mandada por el Almirante Jervis, el día 14 de Febrero de 1797, en las inmediaciones del Cabo de San Vicente. Isla de León, 1799.*
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*, Madrid, 1902, tomo VIII.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique: «El tránsito del siglo XVIII al XIX en España,» en *1802. España entre dos siglos y la devolución de Menorca*, Madrid, 2002.
- JAMES, William: *The Naval History of Great Britain from the Declaration of War by France, in February 1793, to the accession of George IV, in January 1820*, Londres, 1826, vol. III.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar. Corpus documental conservado en los archivos españoles*, Madrid, 2004.
- MAHAN, Alfred T.: *The life of Nelson. The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*. Boston, 1897, vol. I.