

# MANIOBRA ESTRATÉGICA QUE PRECEDE A LA BATALLA DE TRAFALGAR

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA  
Vicealmirante

## **La amenaza francesa y el equilibrio europeo**

Los excesos de la Revolución Francesa y del régimen autocrático que la sucedió instaurado por Napoleón dieron lugar a una serie de guerras que asolaron Europa de 1792 a 1815. Los sucesivos gobiernos republicanos demostraron su incapacidad para mantener la estabilidad interna y transformaron lo que inicialmente fue guerra ideológica en guerra de conquista. El régimen imperial que sucedió a la República por la personalidad de su artífice, falto de escrúpulos e incapaz de limitar sus objetivos, fue una amenaza constante para todos los estados europeos. La política expansionista francesa dirigida primero a alcanzar las llamadas fronteras naturales de Francia: los Alpes, los Pirineos y el Rin se desbordó después para abarcar Italia, Suiza, Holanda, España y buena parte de Alemania. Napoleón megalómano imaginativo, incluso llegó a pensar en invadir la India como epígono de Alejandro Magno. El concepto napoleónico de unidad europea se basaba en el dominio y la sumisión de todos los estados al Imperio francés. Napoleón quería países vasallos no aliados o confederados. Los reinos familiares instaurados por él, prácticamente, carecieron de soberanía.

Inglaterra fue la única nación europea que pudo mantenerse firme frente a Napoleón. La protegía su insularidad y la superioridad de su poderosa Flota: el muro de madera de la Gran Bretaña. Ésta, salvo el corto periodo de paz que siguió al tratado de Amiens de 1802, nunca llegó a una avenencia con Francia, a la que, mientras Napoleón se mantuvo en el poder, consideró siempre como una amenaza para el equilibrio europeo, para su seguridad, la de su comercio y la de sus colonias. Para Inglaterra, ambas cosas, equilibrio continental y seguridad propia, estaban estrechamente vinculadas. Un estado hegemónico en Europa podría disponer de los recursos necesarios para obtener

una flota que superara a la británica y le arrebatara el dominio del mar. Pero, para mantener el equilibrio continental no le bastaba con su Armada. A Gran Bretaña le hubiera hecho falta disponer de un ejército que pudiera presentar batalla al francés en el continente. Y esto, en 1804, rebasaba sus posibilidades. Gran Bretaña a principios del siglo XIX era una gran potencia marítima cuyo comercio la había enriquecido. Su riqueza la utilizó para subvencionar las coaliciones que en el continente se concertaron contra Francia y para mantener tropas auxiliares que combatieron junto a las suyas como fueron las portuguesas y hannoverianas.

### **La situación de España**

España, entre Francia e Inglaterra, intentó llevar a cabo la antigua política de neutralidad armada que tanto le convenía pero la pugna entre estas dos naciones no la hizo posible. La hostil actitud de Inglaterra respecto a nuestro comercio marítimo y a nuestras colonias americanas nos llevó a decantarnos por Francia cuyos ejércitos, por otra parte, aunque tras la paz de Basilea se habían retirado de nuestro suelo, seguían asomando amenazadores tras las crestas de los Pirineos.

El tráfico marítimo con Hispanoamérica era vital para el desarrollo económico de la metrópoli y para las arcas del tesoro. Lo que no quedaba nada claro con la decisión tomada en 1804 era si estos intereses vitales se defendían mejor aliándose con Francia teniendo en contra a la mayor potencia naval de entonces. Bien es verdad que en octubre de este año de 1804, cuatro fragatas españolas con caudales, mercancías y pasajeros procedentes del Río de la Plata fueron, en tiempo de paz, alevosamente atacadas y capturadas por los ingleses y que, además, a este apresamiento abusivo e ilegal siguieron tres más. El egoísmo inglés solo era parangonable con el francés y, a España, en medio, no la dejaron ser neutral como hubiera sido su deseo. La situación ofrecía cierta similitud con la existente en 1940-44 con España entre Alemania y los aliados. Ocasión en que se pudo capear el temporal con mayor acierto y fortuna.

### **El problema estratégico francés**

Napoleón cuando se reanudó la guerra en 1803, tras el efímero tratado de Amiens, antes mencionado, había llegado al convencimiento de que aun-

que consiguiera imponer su voluntad por medio de las armás a las potencias europeas continentales, la amenaza inglesa seguiría latente: Inglaterra estaba decidida a promover y financiar nuevas coaliciones en cuanto las naciones derrotadas empezaran a recuperarse. La solución a su problema estratégico era, como fue para la España de Felipe II y para la Francia de Luis XV, extirpar el mal de raíz invadiendo Inglaterra. Es decir, el recurso al ataque en el origen. Pero la flota británica se interponía. Ésta cuantitativamente era superior a la española, francesa y holandesa reunidas, pero cualitativamente lo era muchísimo más.

Los cuadros profesionales de la Marina francesa habían sido diezmados por la Revolución y los barcos, durante varios años, descuidados por sus indisciplinadas dotaciones. Durante el «Terror» las tres cuartas partes del Cuerpo de oficiales de la Marina francesa o fue guillotinado o pudieron escapar al exilio. A bordo de los inactivos barcos, las órdenes eran sometidas a votación y el mando efectivo recaía en el demagogo que más vociferaba. Por otro lado la anarquía en los arsenales imposibilitaba el abastecimiento y el mantenimiento de la flota francesa. El Directorio, que siguió a la Convención, se vio obligado a corregir esta lamentable situación promoviendo a los empleos superiores a los oficiales que consideró leales a la República, readmitiendo a exiliados que quisieron volver y confiando el mando de buques a capitanes y patronos mercantes cuando hizo falta. Con mano muy dura se consiguió restablecer la disciplina. Pero, pese a ello, la Marina Imperial francesa fue muy inferior en cuanto a eficacia operativa a la existente veinticinco años antes: la que combatió en la guerra de la Independencia de los EE UU.

Por su parte la española de Carlos IV estaba muy mal mantenida y pertrechada por falta de recursos presupuestarios y, sobre todo, escasamente dotada de marinería profesional. De los cincuenta y tres navíos que figuraban a las listas de la Armada en 1803, solo veintinueve se pudieron, a duras penas, alistar al iniciarse la guerra contra Inglaterra en diciembre de 1804. La escasez de personal de marinería (talón de Aquiles de la Marina de la Ilustración) era agobiante: la matrícula naval y las levas no bastaban para marinar todos nuestros buques. Hubo que recurrir a embarcar en nuestros navíos, a última hora y en momentos críticos, a infantes y artilleros del Ejército que jamás habían pisado una cubierta. Pese a estas medidas muchos barcos llegaron a entrar en combate sin tener cubiertas sus plantillas de personal.

El adiestramiento de las dotaciones españolas y francesas era muy inferior al de las británicas tanto en maniobra como en eficacia artillera, entre

otras muchas causas por la constante permanencia en la mar de los buques británicos que bloqueaban las bases españolas y francesas donde se mantenían atracados o fondeados los buques aliados sin poder salir de ellas. El bloqueo endurecía a las tripulaciones inglesas y adocenaba a las francesas y españolas.

Aunque poco versado en estrategia naval, Napoleón tenía la experiencia de la expedición a Egipto en 1798, y sabía por tanto las dificultades que había que superar para transportar por mar un ejército numeroso y bien pertrechado y, después de llegar al lugar elegido para el desembarco, ponerlo en tierra en costa hostil. En dicha campaña un pequeño ejército de 36.000 hombres bajo su mando con 1.000 caballos únicamente, necesitó cerca de 400 buques de transporte y varios días para desembarcarlo. Este inmenso convoy escoltado por la escuadra del almirante Brueys consiguió burlar a la de Nelson en su larga travesía por todo el Mediterráneo de Tolón a Abukir. Puede aventurarse que, con esta experiencia y teniendo en cuenta que el factor espacio-tiempo era, muchísimo más favorable, Napoleón no considerase imposible burlar de nuevo a la Flota británica y desembarcar en Inglaterra un numerosísimo ejército con unos veinte mil caballos. Primero calculó que bastaría jugar con el factor sorpresa, después estimó que, para atravesar el canal de la Mancha, sería preciso obtener previamente el dominio temporal del mar. Parece cierto que Napoleón en 1804 pronunció la repetida frase: «Si fuéramos dueños del Canal durante seis horas, seríamos dueños del mundo». Napoleón sabía que exageraba.

Dejando al margen otras muchas dificultades, transportar y desembarcar el contingente de caballería señalado, necesario para el equilibrio táctico del conjunto del ejército de invasión, era a todas luces imposible en tan poco tiempo. Sea cual fuere su verdadero pensamiento, creyó sin duda que varios días de dominio serían suficientes para que 160.000 hombres cruzaran el canal y que, una vez en suelo inglés «no tardaría en revistar sus victoriosas águilas en el parque de Saint James» según sus propias manifestaciones. Lo que más sorprende de este arriesgado plan no es que Napoleón considerara factible que, actuando con rapidez, podría desembarcar tan numeroso ejército con su artillería, ganado y pesado tren de campaña en suelo inglés, sino que no mostrara preocupación alguna por su suerte posterior: el ejército francés en Inglaterra podía quedar tan aislado de Francia por la flota británica como lo estuvo el enviado a Egipto seis años antes que acabó rindiéndose. La vanguardia de este ejército de invasión embarcaría en una numerosa flotilla de lanchas cañoneras y otras embarcaciones menores de desembarco de poco calado que por centenares se construyeron y concentraron en todos los puer-

tos de la costa del noroeste de Francia. Con ello, indudablemente, se detrajeron importantes recursos, en materiales y mano de obra, que pudieron ser dedicados a la construcción de navíos y fragatas de los que tan necesitada estaba la marina francesa para disputar el dominio del mar a la británica. Significaba empezar la casa por el tejado. Para llevar a cabo un asalto anfibio de gran entidad, operación clásica de explotación del dominio del mar, lo primero que hay que hacer es adquirirlo. Pero ello requería tiempo y Napoleón tenía prisa.

El Almirantazgo británico y Nelson, personalmente, no consideraban a la mayoría de dichas embarcaciones de desembarco aptas para alcanzar la costa inglesa atravesando reunidas, a remo o vela, las agitadas aguas del canal, zona de bruscos contrastes y fuertes corrientes de marea. Los ingenieros diseñadores y constructores franceses opinaban lo contrario. Ni unos ni otros pudieron demostrar la validez de sus apreciaciones ya que dichas embarcaciones nunca llegaron a navegar por la medianía del canal de la Mancha.

### **El despliegue defensivo británico**

En 1804 William Pitt fue nombrado de nuevo primer ministro británico centrando su actividad diplomática en concertar la llamada 3ª coalición contra Napoleón atrayendo a ella a Rusia que era la potencia continental que, en mayor medida, podía proporcionar las tropas que Inglaterra no tenía. Sus esfuerzos tuvieron éxito. Decisión importante de Pitt, en lo que concernía a la defensa directa de la Gran Bretaña contra la amenaza de invasión, fue nombrar, en estas críticas circunstancias, primer lord del Almirantazgo al anciano almirante sir Charles Middleton, lord Barham. Éste era un competente, activo y experimentado veterano de ochenta años de edad por lo que su nombramiento fue recibido con muchas reservas. Cuando Barham era ya capitán de navío, Nelson estaba todavía en la cuna. Su actuación posterior demostró sobradamente el acierto de esta arriesgada decisión de Pitt.

Siguiendo el criterio de su antecesor el almirante Jervis, que sostenía que la primera línea de defensa de Gran Bretaña debía establecerse lo más cerca posible de las bases navales enemigas, Barham mantuvo sus escuadras frente a las bases de Brest, Rochefort, Ferrol, Cádiz, Cartagena y Tolón bloqueando a los barcos de guerra franceses y españoles en ellas apostados para impedir su salida y sobre todo su concentración. Consideraba con razón, que era mejor

prevenir la salida de una escuadra enemiga que lanzarse en su persecución con todos los azares de la caza. El bloqueo, además, ofrecía la mejor protección indirecta al tráfico marítimo comercial propio en el que se sustentaba la pujante economía británica.

En la figura 1 puede verse la situación geográfica de estos puertos.

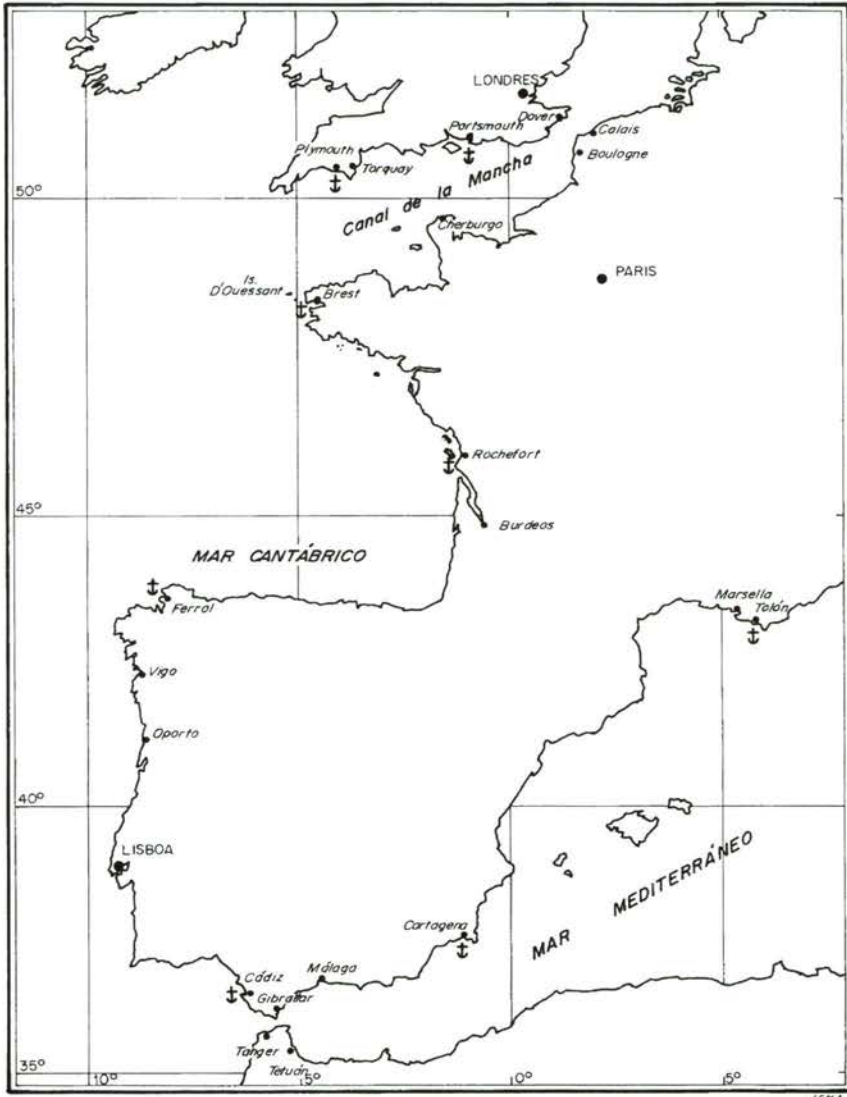


Figura 1

El bloqueo de Brest, generalmente cerrado, por la escuadra del almirante Cornwallis desde mayo de 1803 a noviembre de 1805, aguantando mares gruesas y capeando temporales al oeste de la isla de Ouesant, a la entrada del canal de la Mancha o junto a la costa francesa de Bretaña, ha sido una de las hazañas más encomiables que registra la Historia Marítima Mundial. Pegadas a la costa francesa y a veces abatiendo contra ella las fragatas inglesas vigilaban estrechamente tanto la salida de Brest como los pasos de acceso de Raz y de Four. (Ver figura 2)

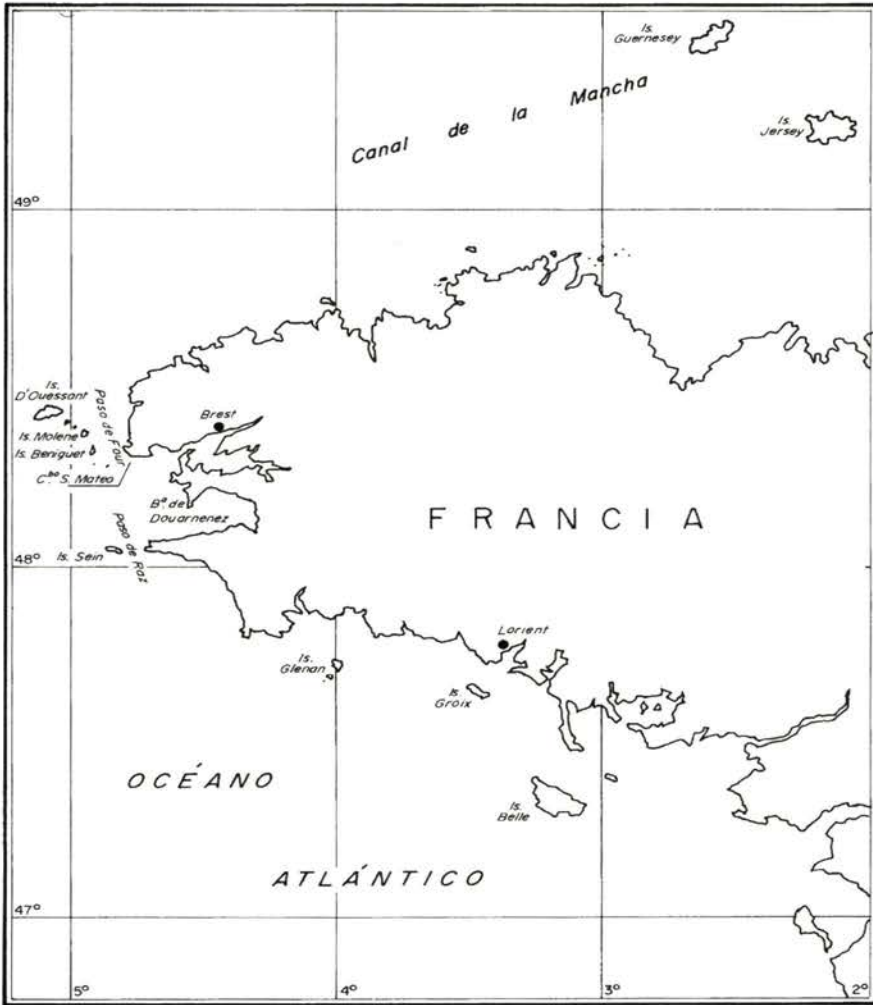


Figura 2

Únicamente los fuertes vientos del sudoeste proporcionaban un respiro a Cornwallis ya que impedían a los buques franceses bloqueados salir por la estrecha boca de la rada de Brest. En estas circunstancias los navíos de Cornwallis solían resguardarse en el fondeadero de Torbey en la costa sur inglesa y las fragatas y fuerzas sutiles de vigilancia en la bahía de Douardenez en la costa francesa. Tan pronto como empezaba a rolar el viento volvían a sus puestos. Tanto los buques de transporte como las embarcaciones de desembarco concentrados en los puertos holandeses, belgas y franceses eran estrechamente vigilados por las fragatas y fuerzas sutiles británicas del almirante lord Keith que con once navíos permanecía con el grueso de su escuadra fondeado en Las Dunas o patrullaba frente a Texel para que los holandeses que tenían nueve navíos no franquearan el paso de Calais. En cambio, en la costa francesa del canal de la Mancha no podían mantenerse en permanencia navíos de línea aliados por el poco abrigo y escaso calado de sus puertos. Con el mismo problema se enfrentaron Medina Sidonia en 1588 y Oquendo en 1639.

Barham, por supuesto, mantuvo vigente la tradicional consigna de que si la situación estratégica era grave y confusa e inciertos los movimientos del enemigo, todo almirante con mando a flote, en caso de duda, debía dirigirse al oeste de la isla de Ouessant en la entrada de poniente al canal de la Mancha. Para desequilibrar este formidable dispositivo defensivo Napoleón concibió:

### **La maniobra de diversion estratégica que precedió a Trafalgar**

Antes de seguir adelante debemos situarnos en el tiempo. Esta maniobra se planteó en el apogeo de la navegación a vela cuando los movimientos de los barcos dependían del viento y los medios de comunicación eran visuales o por mensaje entregado en mano al destinatario. Maniobrar, según la acepción militar más sencilla, es realizar movimientos acertados de fuerzas para crear una situación más favorable que la de partida. Con la maniobra se pretende conseguir la concentración propia en el punto más sensible del Teatro de Operaciones o dispositivo enemigo para lograr en él la superioridad local. En este caso el punto *sensible* era el canal de la Mancha.

Toda concentración impone movimientos convergentes de fuerzas dispersas que precisan de espacio para poder realizarlos: sin espacio de maniobra no hay movimiento posible. En esta maniobra estratégica de 1805 la idea era aprovechar los grandes espacios atlánticos y efectuar la concentración no



en el canal de la Mancha sino en las lejanas Antillas donde difícilmente podría impedir la flota británica, provocando además la atracción hacia allí de parte de la Fuerza Naval enemiga. Como culminación de la maniobra, la flota combinada franco-española ya concentrada, cruzaría de nuevo el Atlántico y, en fuerza, caería por sorpresa en el canal de la Mancha, con superioridad de medios, aprovechando la dispersión provocada. La idea de esta maniobra se atribuye a Napoleón aunque hay quien dice que fue Gravina el que sugirió al ministro de Marina francés vicealmirante Decrès, cuando era embajador en París, que la concentración lejana se efectuara en La Martinica, dada la importancia comercial y estratégica que conferirían los ingleses al Caribe como punto focal de su tráfico ultramarino. Lo acertado de esta sugerencia de Gravina, si es que la hizo, quedó palmariamente demostrado por el pánico que provocó en la Bolsa de Londres la noticia de la llegada de la escuadra franco-española de Villeneuve a las Antillas, dada la amenaza que representaba para el lucrativo tráfico marítimo desde ellas a Inglaterra y el temor a la pérdida del centro comercial de Jamaica. Como consecuencia los seguros del Lloyd por fletes se dispararon. De acuerdo con este plan la escuadra francesa bloqueada en Brest al mando del almirante Ganteaume debía burlar a la bloqueadora de Cornwallis y dirigirse a Ferrol para levantar el bloqueo mantenido por la escuadra inglesa de Calder a la española de Grandallana y a los navíos de Gourdon, para que, juntos, españoles y franceses, se dirigieran a La Martinica. Al mismo tiempo la escuadra de Villeneuve apostada en Tolon saldría de su base, sortearía a la de Nelson y se dirigiría a Cádiz levantando el bloqueo de la escuadra de Gravina ejercido por la inglesa de Order. Y juntos, Villeneuve y Gravina, arrumbarían a La Martinica. Allí se concentraría toda la flota combinada hispano-francesa con unos sesenta navíos para volver a cruzar el Atlántico con destino al canal de la Mancha.

La llegada al canal de la Mancha de tan poderosa fuerza naval, que presentaría batalla a la inglesa si ésta no rehuía el combate, lograría el dominio local del mar y posibilitaría el desembarco en Inglaterra del ejército francés acampado en Boulogne. Villeneuve pudo cumplir lo ordenado y salir de Tolón en su segundo intento ya que Nelson mantenía un bloqueo abierto, pero Ganteaume no logró salir de Brest. Los duros y persistentes temporales del suroeste se lo impidieron. Esta contrariedad dio lugar a una primera e importante modificación del plan de operaciones: Napoleón ordenó a Ganteaume permanecer en el puerto de Brest hasta la llegada de Villeneuve al canal de la Mancha con las escuadras de Tolón, Cádiz y Ferrol. Es decir con todas las fuerzas que, después, serían derrotadas en Trafalgar. El emperador pensaba

que cuando llegara Villeneuve con sus barcos, la salida de Ganteaume de Brest podría coger a la escuadra bloqueadora de Cornwallis entre dos fuegos sin considerar la alta probabilidad de que un viento favorable para Villeneuve podría no serlo para Ganteaume.

Los acontecimientos de toda esta compleja maniobra se desarrollaron de la siguiente forma: Villeneuve con su escuadra, como hemos dicho, consiguió salir de noche de Tolon y burlar a Nelson que se encontraba al sur de Cerdeña. Se dirigió a Cádiz y levantó el bloqueo inglés de esta base. Fondeó en el placer de Rota y junto con los seis navíos españoles al mando de Gravina que se encontraban en bahía listos para hacerse a la mar y otro francés, emprendió viaje hacia La Martinica el día 10 de abril de 1805. El 14 de mayo llegó a Ford de France en Martinica. Tardó 34 días en cruzar el Atlántico.

Nelson, desorientado, perdió el tiempo, buscando a Villeneuve por el Mediterráneo central hasta que se enteró que este había salido al Atlántico con destino al Caribe. Con su impetuosidad característica salió en su caza con once navíos el 9 de mayo rumbo a las Antillas es decir casi un mes después de que lo hiciera Villeneuve. Esta demora la propició tanto la incertidumbre de Nelson sobre la razón de los movimientos del enemigo como su idea fija de que los franceses, se dirigían al Mediterráneo oriental tal como lo hicieron en 1798. Nelson llegó a Barbados, isla situada al sur de La Martinica, fondeando en el puerto de Bridgetown el 4 de junio. Había cruzado el Atlántico en 26 días. Mal informado, buscó a Villeneuve por aguas de Trinidad al sur de Barbados no por Martinica al norte donde éste estaba.

Villeneuve tenía orden de atacar el tráfico y las posiciones inglesas del Caribe mientras esperaba durante cuarenta días la llegada de Ganteaume. De acuerdo con ello, hecho de armas destacable fue el asalto anfíbio al peñón del Diamante ocupado por los ingleses en 1803 con el propósito de albergar corsarios y bloquear Fort de France. Se distinguieron en la acción los españoles que tomaron parte en ella al mando del capitán de fragata Porlier. Ganteaume, por las razones expuestas, no pudo llegar al *rendez vous* inicialmente previsto con Villeneuve en las Antillas. Quien llegó a Martinica procedente de Rochefort fue el contralmirante Magon con dos navíos de línea y dos fragatas con la orden de Napoleón a Villeneuve de volver a Europa sin esperar a Ganteaume. Entonces fue cuando supo Villeneuve el *porqué* de la maniobra que se estaba llevando a cabo. Napoleón deseando mantener el *secreto* para conseguir la *sorpresa* había llegado al extremo de no comunicar su propósito más que a Ganteaume.

Villeneuve, el 9 de junio salió de Martinica para Ferrol con muchos enfermos abordo de sus barcos pese a los que había ya evacuado en Fort de France. Contrastaba el estado sanitario de los franco-españoles con la salud de que gozaban las dotaciones de Nelson. Las escuadras de éste y de Villeneuve coincidieron en las Pequeñas Antillas cinco días sin avistarse. Esta vez Clio, la musa de la Historia, no permitió que otra batalla naval de aniquilamiento, como la librada entre Rodney y De Grasse en 1782, tuviera lugar en estas aguas.

Nelson, enterado por fin de la salida de Villeneuve para Europa supone, otra vez erróneamente, que se dirige a Cádiz para, a continuación, entrar en el Mediterráneo por lo que el 13 de junio sale para Gibraltar. No cumple por tanto la consigna establecida de dirigirse a la entrada del canal de la Mancha en caso de incertidumbre. La impetuosidad que hacia a Nelson irresistible en el ataque le volvía vulnerable en la persecución. La ansiedad por cobrar su presa obnubilaba su mente. Que tan ilustre y mitificado almirante se mostrara tan aturrido y despistado induce a pensar que Napoleón no estaba muy equivocado al contar con este factor psicológico al concebir su finta antillana. Pero Nelson toma acertadamente una medida de gran trascendencia futura: despacha al aviso *La Curieux* con destino a Inglaterra para informar al Almirantazgo de la vuelta de Villeneuve a Europa.

*La Curieux* tiene la inmensa suerte de avistar a la escuadra combinada franco-española el 30 de junio en aguas de las Azores y su comandante la sigue a distancia y calcula que se dirige al nordeste, hacia el golfo de Vizcaya. A todo trapo navega con su barco hacia Inglaterra llegando el 7 de julio a Plymouth y a uña de caballo a Londres donde informa a Barham el día siguiente en el Almirantazgo.

Tanto Nelson como Villeneuve con sus escuadras se encontraban entonces navegando por el Atlántico: el primero con destino a Gibraltar, el segundo rumbo a Ferrol. Nelson llegó a Gibraltar el 20 de julio pisando tierra por primera vez en dos años. Villeneuve, que había salido de La Martinica cuatro días antes, todavía no había recalado en costa española: la derrota seguida por el paralelo de Las Azores no había sido la más apropiada y más cerca de la costa peninsular encontró fuertes vientos del nordeste que le obligaron a barloventear, dando bordadas a punta de bolina, para ganar en latitud. Mientras tanto Barham se apresura a enviar sus instrucciones en la fragata *Niobe* a los almirantes que mandan las escuadras británicas situadas frente a Brest, Rochefort y Ferrol. Es decir a Cornwallis, Sterling y Calder. Como no sabe si Villeneuve se dirige a Ferrol o a Brest ordena establecer dos barreras de vigi-

lancia para interceptarlo: una al SW de la isla de Ouessant para hacer frente al segundo supuesto y otra a cien millas al W de Finisterre para cubrir el primero. Considerando que Calder que está frente a Ferrol, no dispone de fuerzas suficientes para contender con Villeneuve ordena a Stirling que levante el bloqueo de Rochefort y se incorpore con su escuadra a la de Calder. De esta forma este reunió bajo su mando una Fuerza Naval de quince navíos de línea y seis fragatas. Villeneuve contaba con veinte navíos y ocho fragatas. La asombrosa rapidez con que se tomaron todas las disposiciones de Barham permitió que Calder estuviera en la posición ordenada el 19 de julio y, más sorprendente aún, que tras tan solo tres días de patrulla, avistara a la escuadra combinada franco-española de Villeneuve.

La gran distancia a que se situó de Ferrol esta barrera de vigilancia tenía por objeto evitar que la escuadra española de Grandallana y la división francesa de Gordón, allí basadas, pudieran intervenir en apoyo de Villeneuve. Tenía sin embargo el inconveniente de disminuir sensiblemente la probabilidad de que se produjera el avistamiento y Villeneuve uniera sus fuerzas con las de Ferrol lo que, finalmente, Calder, como veremos, no pudo evitar. Este encuentro que se produjo la tarde del 22 de julio propició el combate llamado impropiaemente de Finisterre ya que tuvo lugar más al norte del paralelo de Ferrol. La descripción detallada de este combate desbordaría el marco de esta exposición por lo que nos limitaremos a destacar los hechos más sobresalientes. A los quince navíos ingleses se enfrentaron, como hemos dicho, veinte aliados, de ellos seis españoles al mando de Gravina. Esta aparente superioridad quedaba hartamente compensada por el millar de enfermos a bordo de los barcos franco-españoles, el estado de los aparejos de algunos navíos tras los últimos temporales del nordeste y los sucios fondos de todos ellos por la prolongada estancia en aguas tropicales. Los barcos franco-españoles no tenían la obra viva forrada de cobre como los ingleses. Los persistentes bancos de niebla no permitieron ver a los contendientes más que en contados claros por lo que, hubo que tirar en ocasiones apuntando a los fogonazos del supuesto enemigo. Dos navíos españoles el *Firme* y el *San Rafael*, desarbolados de los tres palos, como boyas a la deriva, abatieron hacia la vanguardia enemiga y destrozados, fueron capturados tras sufrir muchas bajas. Ya de noche las escuadras adversarias se distanciaron. Tan confuso fue todo que no se echó en falta la ausencia de los dos navíos españoles apresados hasta el amanecer del día siguiente. Ninguno de los dos almirantes mostraron el más mínimo interés por reanudar el combate. Posteriormente Calder fue censurado en Consejo de Guerra por no hacerlo, haberse preocupado únicamente de conservar sus presas y no haber cumplido su misión que era

impedir la reunión de la escuadra de Ferrol con la de Villeneuve. Evidentemente el vicealmirante Robert Calder no era como Horacio Nelson: éste hubiera intentado destruir la escuadra enemiga sin reparar en pérdidas propias.

Villeneuve, con toda razón, fue criticado por los españoles, por no intentar represar los barcos capturados. El propio Napoleón censuró a Villeneuve y elogió el comportamiento de los españoles en este combate. El fuerte viento, entablado del nordeste, obligó a Villeneuve a aprobar a Vigo en vez de dirigirse a Ferrol. El 29 de julio fondeó en la ría de Vigo dejando a tres navíos muy castigados con los enfermos de toda la escuadra y cubriendo con los sanos de sus dotaciones las bajas de los restantes. Vientos favorables permitieron a Villeneuve reanudar su viaje a Ferrol. Cuando el 2 de agosto embocaba la ría recibió orden de Napoleón, por una embarcación procedente de La Coruña, de no hacerlo sino de dirigirse a La Coruña puerto de más fácil salida. Sin duda Napoleón quería evitar se repitiese lo acaecido con Ganteaume cuando no pudo salir de Brest, puerto de características muy parecidas a las de Ferrol.

Desde el 16 de julio se encontraba en la mar otra escuadra: la del contralmirante francés Allemand con cinco navíos y cinco fragatas que había salido de su base de Rochefort cuando la británica de Stirling que la bloqueaba había abandonado esas aguas para, como hemos visto, incorporarse a la de Calder. Allemand había intentado reunirse con Villeneuve pero no lo había conseguido. Villeneuve el 5 de agosto destacó la fragata *Didon* para localizar a Allemand en cumplimiento de órdenes de Napoleón. Éste, con arreglo al plan previsto, dispuso que la escuadra combinada de Villeneuve, reforzada con los barcos de Ferrol y los de Allemand se dirigiera al canal de la Mancha entablado combate con la británica de ser necesario. El 13 de agosto Villeneuve salió de la ría de Ares rumbo al noroeste con veintinueve navíos en busca de los cinco de Allemand. En la rada de Brest permanecían fondeados, listos para hacerse a la mar, los veintiuno de Ganteaume en espera de la llegada de Villeneuve. Mientras tanto todos los almirantes británicos con mando a flote en aguas europeas, ante la incierta situación creada, siguieron la línea de acción tradicional de concentrarse a la altura de la isla de Ouessant, a la entrada del canal de la Mancha. Así lo hizo, por fin, Nelson que desde Gibraltar llegó el 15 de agosto a Ouessant. Este día ya se había concentrado toda la flota británica en la entrada del canal de la Mancha: escuadras de Cornwallis, Calder, Nelson y Stirling con cuarenta navíos a las órdenes del primero. La concentración británica en el punto *sensible* se había producido *antes* que la pretendida por Napoleón con su maniobra de diversión. El mismo 15 de agosto Nelson a bordo del *Victory*, tras saludar a la insignia de

Cornwalis izada en el *Ville de Paris* y dejar sus barcos a las órdenes de éste, se dirigió con el *Victory*, necesitado de reparaciones, a Portsmouth, donde fue recibido en olor de multitud. El *Ville de Paris* era un navío francés apresado por los ingleses veintitrés años antes. La *Royal Navy* seguía la costumbre de conservar los nombres extranjeros de los barcos capturados cuando los incorporaban a su flota para que todos lo recordaran.

Napoleón en Boulogne con su ejército embarcado dispuesto a cruzar el canal esperaba ansiosamente la llegada de Villeneuve pero no sabía que le estaba aguardando concentrada toda la flota británica. Lo que si percibía e inquietaba era que la situación política y militar en el continente estaba evolucionando en su contra lo que acrecentaba su proverbial impaciencia. De hecho William Pitt que en abril había conseguido firmar la alianza anglo-rusa, este mes de agosto, logró que se adhiriera a ella Austria. La tercera coalición subsidiada por Inglaterra quedó formada por las naciones citadas a las que se agregaron Suecia y Nápoles.

Villeneuve que salió del fondeadero de Ares, como hemos dicho, el 13 de agosto con el aparente propósito de dirigirse al canal de la Mancha, por causas no suficientemente esclarecidas (avistamiento de una escuadra sospechosa, información falsa de un mercante danés) que solo cabe interpretar como meras excusas, cambió de rumbo y pese a tener el viento en contra se dirigió a Cádiz el día 15 al anochecer. Villeneuve no sabía que Cornwallis iba a cometer la gran equivocación estratégica que algún historiador británico llama *Cornwalis' big blunder*. La mayoría de los historiadores anglosajones lo silencia. Fue la siguiente: en vez de mantener reunidos a los navíos que se le incorporaron lo que le permitió disponer, como hemos dicho, de cuarenta el 15 de agosto a la entrada del canal de la Mancha, por una información recibida con retraso de que Villeneuve estaba en Ferrol Cornwallis destacó dieciocho navíos al mando de Calder hacia el sur deshaciendo la *concentración* en el punto sensible del Teatro de Operaciones en el momento más inoportuno. En este momento tan crítico Cornwallis embarca a Calder en una aleatoria caza hacia el sur dispersando la Fuerza que tanto trabajo había costado reunir.

El 19 de agosto el contralmirante Collingwood que vigilaba el puerto gaditano con cuatro navíos de línea abrió paso a la flota combinada franco-española de Villeneuve apresurándose a dar cuenta a todos sus superiores de tan importante y tranquilizadora noticia. Irónicamente dos días después, el 21, el almirante Ganteaume intentaba una vez más salir de Brest para reunirse con Villeneuve, al que suponía cerca. Iniciada la complicada y lenta maniobra de salida, Cornwallis la hizo abortar situando convenientemente sus navíos fren-

te a la canal de salida de la rada de Brest. Villeneuve no era cobarde sino indeciso, doctrinario, poco receptivo a los consejos de sus subordinados y, sobre todo, temía a Napoleón. Según algunos autores desde el combate de Finisterre, e incluso antes, Villeneuve padecía una aguda depresión y acariaba la idea de retirarse a Cádiz dado el complejo de inferioridad que sentía respecto a la flota británica, por falta de confianza en sí mismo y convencimiento de la poca valía de sus tripulaciones. Por otro lado consideraba válida la coartada de que en las instrucciones recibidas de Napoleón, como última alternativa, éste le recomendaba retirarse a Cádiz si las circunstancias eran totalmente adversas Y a ello se agarró como a clavo ardiendo.

Enterado Napoleón de la entrada de Villeneuve en Cádiz cuando le suponía en aguas de Brest, montó en cólera, le culpó de haber hecho fracasar todos sus planes, y el 24 de agosto dio la orden a su Jefe de Estado Mayor, general Berthier, de levantar los campamentos de Boulogne y de los otros acantonamientos de la costa del canal y con inusitada y asombrosa rapidez mental dictó personalmente todas sus disposiciones para la marcha del ejército francés hacia el valle del Danubio para hacer frente a los austriacos y a los rusos. Napoleón anunció a bombo y platillo esta decisión con otra frase grandilocuente: «Cuando el Continente esté tranquilo volveré al océano para trabajar por una paz marítima». Promesa que jamás pudo cumplir.

Complementaria de las operaciones militares previstas en el Danubio, los planes de Napoleón incluían una acción en el Mediterráneo para recuperar la isla de Sicilia, dominio entonces del Reino de Nápoles. Para ello contaba con la escuadra de Villeneuve refugiada en Cádiz vigilada ya por toda la de Nelson al que lord Barham había confiado el mando. Con esta idea Napoleón ordenó a Villeneuve salir de Cádiz, pasar por Cartagena y dirigirse a Nápoles para contribuir a la reconquista de Sicilia. Las nuevas vacilaciones de Villeneuve y el bajo concepto que merecía a Napoleón determinaron su sustitución por el almirante Rosily. Antes de que este llegara a Cádiz para tomar el mando de la flota combinada franco-española, Villeneuve ofuscado en lavar su honra, salió de Cádiz cuando no debía en contra de la opinión de los mandos a flote españoles y sufrió la grave derrota de Trafalgar, en la que combatimos con sacrificio y heroísmo por unos intereses que nos eran totalmente ajenos.

## **Comentarios finales**

La concepción de la maniobra estratégica descrita ha merecido el calificativo de *genial* por algunos tratadistas navales, naturalmente franceses, pero,

como hemos visto, su ejecución no resistió el contraste con la realidad. La idea de concentración lejana de toda la flota franco-española fracasó en la fase inicial de la ejecución. Ello dio lugar a un plan alternativo que contemplaba la concentración en el punto *sensible* lo que ya no era tan original. Como muchas veces ocurre los imponderables tácticos influyen decisivamente en los planteamientos estratégicos.

Napoleón no calibró la dificultad táctica que entrañaba la salida de la escuadra de Ganteaume de Brest sometida a un estrecho y cerrado bloqueo por Cornwallis. En favor de Napoleón hay que señalar, sin embargo, que existía el precedente del almirante Bruix que, en 1799, consiguió salir de este puerto, en circunstancias parecidas, con un providencial nordeste. Esta vez los vientos no le fueron tan propicios.

La configuración hidrográfica del puerto natural de Brest es muy parecida a la de Ferrol con una estrecha canal de salida (La Goulet) orientada al WSW que hay que embocar en línea de fila, Con vientos fuertes del tercer cuadrante a vela no se podía salir. Sin embargo con el plan alternativo llevado a cabo, la finta de las Antillas provocó la atracción del enemigo hacia ellas y la dispersión buscada. La pérdida de la iniciativa por parte de los ingleses perturbó profundamente la tranquila rutina del bloqueo.

Pero la ejecución de la maniobra francesa de diversión requería la realización de movimientos rápidos y acertados y las dos veces que cruzó el Atlántico la escuadra combinada de Villeneuve tardó en hacerlo más que la de Nelson. La lentitud de Villeneuve en el tornaviaje (por no seguir la derrota velera adecuada) permitió a Barham montar el dispositivo que dio lugar al combate de Finisterre primero y, después, su demora en Vigo y Coruña, posibilitar la concentración de toda la flota británica antes de que la escuadra combinada de Villeneuve, reforzada con los trece navíos de Ferrol, pudiera reunirse con la de Brest. (Ver figura 3)

La llegada de Villeneuve al canal de la Mancha después del 15 de agosto hubiera podido ser decisiva para los planes de Napoleón tras el grave error de Cornwallis. Si Villeneuve y Calder se hubieran cruzado sin avistarse en el golfo de Vizcaya, Cornwallis hubiera estado en marcada inferioridad numérica frente a Villeneuve a la entrada del canal. Esta hipotética batalla de aniquilamiento frente a Ouessant, hubiera tenido mucho más sentido, por la gran trascendencia de la finalidad perseguida, que la de Trafalgar con la que se perseguía un objetivo secundario.

Factor que parece olvidado en los planteamientos de Napoleón es la presencia de la escuadra de Kleith en Las Dunas con la misión de cerrar el paso



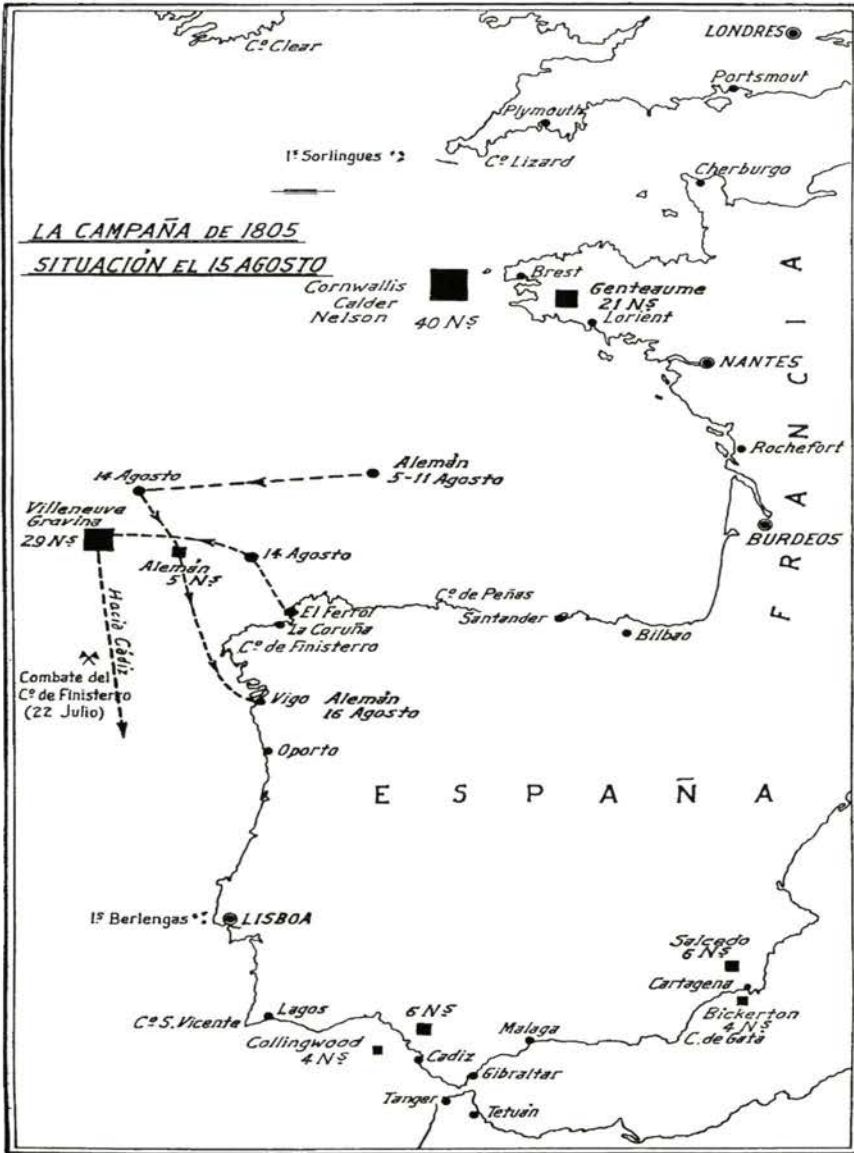


Figura 3

a toda costa, sin reparar en pérdidas, a la fuerza anfibia de invasión con sus fragatas y fuerzas ligeras e impedir la llegada por el paso de Calais de la escuadra holandesa de Texel que normalmente no podía salir más que con

mareas vivas. Pero para mí la gran incógnita es, como Napoleón, en la segunda quincena de agosto de 1805, con el ejército ruso camino de Europa central y el austríaco movilizándose, se mostrara decidido a correr el riesgo de empeñar el grueso del ejército francés (su magnífica *Grande Armée*) en suelo inglés sin antes haber neutralizado a sus enemigos continentales. Su teoría de que cortando la cabeza de la coalición los miembros de ella quedarían paralizados, en mi opinión, no resulta convincente. Quizás confiara, en última instancia, en la capacidad militar de Francia para hacer la guerra simultáneamente en dos frentes con nuevas y másivas levadas de sus ciudadanos.

El genio de Nelson no se manifestó a gran altura durante el desarrollo de esta compleja maniobra estratégica. Habría que esperar al combate táctico de Trafalgar para que volviera a brillar su impronta: el llamado «Nelson touch». Respecto a Cornwallis la admiración que merece su comportamiento por el mantenimiento del bloqueo cerrado de Brest durante tanto tiempo, quedó empañada por el innecesario riesgo que corrió tras su lamentable error. Sin duda, lo que se ha dado en llamar «niebla de la guerra», le cegó en esta ocasión.

Como habrán podido deducir de todo lo expuesto la generalizada creencia de que Nelson en Trafalgar salvó a Inglaterra del peligro de invasión no se ajusta a la verdad: antes de que la batalla de Trafalgar se librara el 21 de octubre de 1805, casi dos meses antes, el desembarco previsto había sido cancelado *sine die* por Napoleón. Aparte de los indudables aciertos políticos de William Pitt, desde un punto de vista exclusivamente naval, influyó en ello el fracaso de la compleja maniobra descrita y no haber aprovechado Villeneuve la oportunidad que le brindó el error de Cornwallis.

Sobre al famoso «Nelson Touch» habrá ocasión de extenderse en las Jornadas de Historia Marítima del año que viene, ducentésimo aniversario de la batalla de Trafalgar.