

LA PERSPECTIVA FRANCESA DE TRAFALGAR: DE LA ANARQUÍA A LA DISCIPLINA

José CERVERA PERY
Doctorando en Historia

Entre los numerosos estudios que abordan el tema del combate de Trafalgar desde sus antecedentes hasta sus consecuencias, pocos son los que contemplan los condicionantes de la aportación francesa, cuya Marina ha sufrido un intenso proceso de transformación tras las convulsiones políticas. De aquellos encofetados cuadros de la Marina Real de Luis XVI a los *sans-culottes* de la Francia revolucionaria, media un abismo. Sin embargo, los hombres que combaten en Trafalgar —muchos de ellos hijos directos de la Revolución— sabrán mantener el tipo frente a la Marina mejor adiestrada y disciplinada del mundo, la inglesa.

Veamos, pues, algunos aspectos de la evolución sufrida por el componente naval francés desde el tremendo impacto que le supone la Revolución francesa y los nuevos planteamientos ideológicos y políticos que le impone.

Revolución y Marina hasta la paz de Amiens (marzo 1802)

La aplicación en la Marina de los nuevos principios revolucionarios, sobre todo el de la igualdad en la admisión a empleos civiles y militares, había podido ser realizada sin graves dificultades. Las diversas Asambleas revolucionarias no pusieron nunca en duda la necesidad de una fuerza naval poderosa para defender los intereses nacionales y la libertad de los mares; de otra parte, los marinos que ejercieron funciones políticas —D'Estaing, Latouche-Treville, Keraient— se encontraban entre los tenidos por liberales.

Sin embargo, durante la Asamblea Constituyente se produjeron graves desórdenes en los puertos y en los buques. Algunos oficiales, por su orgullo y sus imprudencias, habían suscitado odios y rencores entre la marinería, y grupos de obreros encuadrados en sociedades populares siguieron el ejemplo de ésta. La conservación por la Marina del pabellón blanco con un cartel tricolor parecía indicar el desdén de los aristocráticos mandos hacia los cambios que se producían. Los comandantes de puerto, sin órdenes concretas y carentes del respaldo de las autoridades superiores, no podían luchar contra la indisciplina, y una larga serie de motines y revueltas en las calles o en los arsenales crean un ambiente de crispación y odio. Los jefes son insultados en Brest, Rochefort y Tolón; la escuadra de Brest se amotina en agosto en 1790, y en Tolón los desórdenes se suceden durante años con brotes de la mayor violencia, mientras el comandante y el mayor general del puerto, junto a otros jefes y oficiales, son encarcelados.

Desde 1790 comienza la emigración de los oficiales de Marina que se sienten directamente amenazados y, en enero de 1792, de 640 oficiales sólo 240 continuaban en su puestos; 361 se hallaban «ausentes sin licencia», y entre los que no habían emigrado muchos rechazaban el nuevo régimen político y continuos incidentes demostraban que el gobierno no podía contar con su lealtad.

Anarquía y emigración, por tanto, dejaban muy reducida la potencia naval francesa, y ministros y políticos se mostraban incapaces de controlar la situación, por lo que, al dimitir en 1790, el ministro La Lucerne escribía:

«Mucho más considerable que al comienzo del siglo, la marina militar francesa contaba con 70 navíos y 66 fragatas a flote, además de 12 navíos y 6 fragatas en construcción. Con ellos podía volver la Francia respetada, preservar nuestras colonias y ser garantía de la seguridad del país. Sin embargo, en los momentos en que las marinas de otras potencias surcaban los mares, nuestras escuadras estaban condenadas a la inactividad y la inercia por la indisciplina de nuestros marinos [,] afectada de continuos movimientos insurreccionales».

Un año más tarde, en octubre de 1791, otro ministro, Bertran de Moleville, conocido por sus ideas liberales y sus dotes de administrador, acreditadas como intendente de Bretaña, respondía en la Asamblea a un interpelante, diputado por Brest y empleado de Marina, que sólo la indisciplina era la causa de las dificultades en la Armada y la responsabilidad incumbía a los jefes más significativos. Desde su llegada al ministerio releva a los pusilánimes, prueba impulsar los intentos de recuperación con mayor autoridad, y solicita la supresión de los comités de a bordo, pero le faltarán tiempo y medios para culminar su trabajo (1).

Los asambleístas de la Constituyente no eran en su mayoría competentes en los aspectos navales, y algunos de los técnicos miembros de la Asamblea estaban más pendientes de su futuro político que del de la Marina. Pero en el decreto de 7 de enero de 1791 se mantiene el régimen de la inscripción marítima con una curiosa disposición, como es la de confiar a los marinos de los cuarteles la elección de síndicos o representantes, arrebatándoles a los asambleístas toda independencia y ejercicio de control.

En la reorganización naval, la Asamblea parece haber perdido de vista la necesidad de una marina que no sólo sepa navegar, sino que sea capaz de batirse. Sólo debía existir una marina nacional, cuyos oficiales pudieran ejercer su cometido con libre profesionalidad, tanto en la marina de guerra como en la mercante; las escuelas resultaban inútiles, y al propio tiempo, peligrosas,

(1) La creación de comités —clubes— a bordo en los tiempos iniciales de la Revolución francesa, integrados por suboficiales, cabos o simples marineros, de acusado fervor revolucionario, puede ser considerado el antecedente directo de los comités implantados en los buques de la Marina republicana en la guerra civil española (1936-1939), en los que imperó el desorden y la indisciplina. La Convención tuvo que suprimir drásticamente aquéllos, y el ministro de Marina y Aire, Indalecio Prieto, hizo lo mismo con éstos. La historia se repite, incluso en sus fases más descarnadas.

por cuanto pudieran dar pie a la formación de nuevas castas o élites. Sólo debía contar la experiencia: el grado de alférez de navío podía ser obtenido por todo marino con cuatro años de navegación, y un concurso entre los oficiales designaría quiénes serían adiestrados en los navíos del Estado. Los tenientes de navío serían escogidos entre todos los del grado inferior; los capitanes de navío, entre los tenientes, mitad por antigüedad, mitad por elección; pero el grado podía ser conferido directamente a oficiales no clasificados, siempre que tuvieran cuarenta años de edad y que reunieran ciertas condiciones de idoneidad. Los capitanes de navío suministrarían los contralmirantes, un tercio por antigüedad y dos por elección. Un procedimiento a veces confuso y siempre complicado, pero que en la práctica no dejó de producir saludables efectos.

Los oficiales subalternos —contra maestros, condestables, etc.— podrían ser oficiales tras la reserva de un número de plazas, y otras serían adjudicadas a marineros de oficio. Todas estas medidas reflejaban en la Asamblea un carácter más burgués que revolucionario, sobre todo en el decreto de la provisión anual de cien plazas para aspirantes de la Armada, quienes embarcarían tres años en buques de guerra y uno en mercantes, para que así los jóvenes alumnos «favorecidos» evitaran los inconvenientes del duro oficio de marinero.

¿Podían todas estas reformas aportar a la Marina militar cuadros profesionales técnicamente sólidos? Al principio era dudoso que así fuese, por el deterioro del orden político y social, y bien pronto la situación exterior se hace tan grave que las medidas de la Constituyente no pasan de ser teóricas.

En los puertos, el interventor civil dirige no solamente la contabilidad y el aprovisionamiento, sino también los trabajos y policía de arsenales, presidiendo los juicios en todas sus instancias, mientras que los comandantes militares no poseían más que débiles atribuciones. Esta subordinación del poder militar al civil era sin duda necesaria en los tiempos de Colbert, pero excesiva e inoportuna en la Francia de 1791.

Cuando estalla la guerra contra Inglaterra dos años más tarde, la Convención, que había sabido crear numerosos cuerpos de ejército animados de una elevada moral y al mando de generales jóvenes y brillantes, no pudo sin embargo alumbrar una Marina capaz de enfrentarse con éxito —como al final del régimen derrocado— a la británica. Los comités de marinos habían perdido ya toda influencia, y los ministros no tenían mucha más; solamente los representantes de la Convención gozaban de poderes discrecionales con los que lograr en arsenales y barcos un grado de actividad suficiente. Así, Jean Bon Saint André, en Brest, en septiembre de 1793, supo identificar la causa de la debilidad francesa en el mar y proceder con rigor contra la ausencia de civismo, la negligencia, la incapacidad y la pereza. En pocos meses, el orden había sido restaurado tanto en buques como en arsenales; pero, desgraciadamente, esa energía y patriotismo no podía dotar a la Marina de oficiales y tripulaciones, tan diezmadas por las circunstancias.

Es por ello por lo que el problema más grave que se plantea es el de los cuadros. Decretos y circulares se suceden en constantes reclamos, pero las

disposiciones siguen siendo insuficientes, e inútil fue la supresión de buena parte de las condiciones «progresistas» impuestas por la Asamblea; los candidatos válidos seguían sin aparecer.

Para dotar a esta Marina desorganizada de un espíritu nuevo, un decreto de 7 de octubre de 1791 advertía a las alcaldías y municipalidades de la obligación de atender las denuncias de cualquier ciudadano contra las personas indignas de servir a la República y de resolver sobre las mismas, por lo que, para cubrir la defecciones, los oficiales de Marina, ocupados o no, «cuyo civismo sea bien conocido», integrarían una lista de candidatos entre los cuales el ministro escogería los más idóneos.

Los combates de Prairial pusieron a prueba a estos capitanes y tenientes improvisados; doce de los primeros de un total de veintiséis eran un año antes oficiales de la Marina Mercante, contra maestres o simples marineros de oficio; y, en los rangos más altos, la mayor parte de los almirantes surgieron de entre los oficiales de la Marina de 1789. Morand de Galle había servido bajo las órdenes de Suffren en el océano Índico; Truguet participó brillantemente en la campaña de América en la escuadra de D'Estaing y era poseedor de una buena cultura; Villaret-Joyeuse, distinguido por Suffren tras un combate sobre la «Naiade», era un excelente marino pero no despertaba confianza entre los convencionales; Latouche-Treville tenía ciertamente talento, pero sus cualidades no serán reconocidas e ingresará en prisión un año como sospechoso; Martin, oficial subalterno con anterioridad a 1789, era enérgico y con buenas dotes de mando; Bauvet, también antiguo oficial de Suffren, era como Nielly un marino hábil y audaz; Cornic-Duchesne, antiguo marinero de la Marina Mercante, era un oficial responsable pero demasiado maduro.

El surtido de buenos almirantes no daba una solución global al problema de los cuadros, forzados a incrementarse rápidamente después de los acontecimientos de 1793 y 1794, sobre todo cuando las profundas reformas se consideran absolutamente necesarias. Después de Thermidor, la Convención hace tabla rasa de la obra de la Constituyente y crea una «Marina militar de la República», en octubre de 1795, con sus propios oficiales en actividad o disponibles; se restablecen los exámenes técnicos y los aspirantes se someten a un riguroso plan de estudios.

El almirante Truguet, ministro de Marina durante dos años largos (abril de 1795-julio de 1797), era republicano, pero conservaba las tradiciones de la Marina Real. Trata de reconstruir el Estado Mayor eliminando a los oficiales improvisados o incapaces de desempeñar el cargo y hace una llamada —las condiciones políticas le eran favorables— al personal del Antiguo Régimen —Brueys, Villeneuve, Du Chaila, Dupetit, etc.—, de manera que, al fin de su ministerio, la Marina revolucionaria se parece más a la de Luis XVI que a la surgida de las Asambleas. Se ha reorganizado, pero no se ha renovado en su espíritu o en sus conceptos tácticos, y esto resulta grave en momentos en que Inglaterra, después de años de dudas y vacilaciones, va a buscar el dominio del mar bajo la dirección de jefes llenos de ardor combativo y de imaginación.

El reclutamiento del personal de marinería, a base de las clásicas levas, constituyó un problema, y la elección de síndicos fue causa de irregularidades y arbitrariedades. La Convención, después de Thermidor, restableció la inscripción marítima (4 de brumario, año IV) y 60.000 inscritos fueron agrupados, según su situación familiar, en cuatro categorías; pero, mientras que el reclutamiento en el Ejército era exhaustivo, en la Marina existía una mayor flexibilidad y la Caja de Inválidos, financiada por un porcentaje de las presas de los corsarios, ayudaba al pago de las pensiones.

Mientras que numerosos marineros fueron enrolados de oficio o reclutados por las levas, las dotaciones fueron completadas por soldados; el oficio no atraía voluntarios: las condiciones de vida a bordo eran duras, y ni el coraje ni el entusiasmo eran suficientes para lograr el necesario grado de eficiencia.

En cuanto al material, Francia disponía en 1793 de unos 80 navíos de 60 a 120 cañones y de 69 fragatas; pero ¿cuántos de estos buques podían ser útiles para el servicio? La desorganización de los arsenales y la falta de aprovisionamientos, pertrechos y municiones eran factores negativos para el quehacer naval. La mayoría de los buques habían sido construidos o botados con anterioridad a 1789, y los cambios de nombre no habían despertado mayores ilusiones. A partir de 1795, con el orden restablecido en puertos y arsenales, renace cierta actividad, pero no puede haber una buena marina sin buenas finanzas, y las del Directorio son lamentables.

La Marina revolucionaria nos dejará, pues, una imagen poco atractiva, con cuadros mediocres, material en mal estado, un Estado Mayor inoperativo y una situación de indisciplina latente que fue preciso corregir a fondo. La Marina napoleónica será ya muy distinta, aunque muchos de sus hombres procedan de la Revolución. La declaración de la Asamblea Constituyente de 22 de mayo de 1790, por la que «la nación francesa renuncia a emprender cualquier guerra para nuevas conquistas y no empleará jamás sus fuerzas contra la libertad de los demás», es en 1795 papel mojado. Las anexiones francesas en Alsacia habían inquietado a las potencias europeas y coligado en un principio a Austria, Prusia y Cerdeña, a las que la Asamblea Legislativa declara la guerra el 2 de abril de 1792. De los cuatro beligerantes, sólo Francia dispone de Marina, pero la caótica situación —ya se ha hecho mención de ella— en arsenales y buques no permite grandes empresas; una aparición amenazante frente a Nápoles y un desembarco en Cerdeña, improvisado y mal ejecutado, será todo su saldo.

Todavía Inglaterra no ha entrado en juego. Mantiene aún en vigor el tratado de 1786 y Pitt se muestra optimista acerca de que Francia no perturbará la paz. Pero los aspectos violentos de la Revolución y, sobre todo, la victoria de Jemmapes, que entrega los Países Bajos a Francia (6 de noviembre de 1792), inquietan a los británicos, y más cuando la Convención anula las disposiciones que neutralizan Amberes, las bocas del Escalda se abren y se introduce la nueva moneda (el asignado) en los Países Bajos. Tal medida es considerada por Inglaterra el preámbulo de una anexión, una amenaza directa sobre las Provincias Unidas, sus puertos, sus flotas, sus barcos...

Inglaterra, cuyos intereses y cuya seguridad estaban en juego, reacciona a impulsos de la amenaza; la guerra es inevitable, pero es la Convención la que toma la iniciativa declarándosela el 1 de febrero de 1793.

La situación a partir de ese momento va a ser muy distinta. Con Inglaterra en liza, el mar adquiere singular protagonismo para la Marina, que aún se tiene por revolucionaria y a la que estructura un Napoleón investido ya de las funciones de primer cónsul. Y aparecen los nombres de Tolón, Quiberon, las Antillas, Abukir..., hechos todos cuyo tratamiento cae fuera de los límites de este trabajo, pero que sin duda, en extensión y alcance, nos aproximan a la perspectiva francesa de Trafalgar.

Los marinos de la Revolución

La constitución a bordo de los buques de comités, remisos a la obediencia de autoridades superiores, dejó un vacío en los cuadros de mando de la Marina tradicional. Los vencedores de la guerra de la Independencia americana — Suffren, Lamotte-Picquet, Guichen de Grasse— habían muerto, y otros marinos de prestigio del reinado de Luis XVI —D'Estaing y Kersaint—, habían sido guillotinado. Duchaffaut había perecido en un naufragio; Bouganville renuncia al grado de vicealmirante porque, en medio de la indisciplina general, «no podía ser más que un título sin función», y casi todos los restantes oficiales generales habían pasado por la guillotina o buscado refugio en el extranjero.

Entretanto, la Convención había confeccionado una plantilla de tres almirantes, nueve vicealmirantes y dieciocho contralmirantes, plantilla desorbitada sin duda, pero que nunca se vio cubierta aun rescatando a algunos aristócratas como Morard de Galle, Truguet y Latouche-Treville. No ocurrió lo mismo con Satines o el marqués de Castries, a quienes no se les tuvieron en cuenta sus servicios anteriores.

Morard de Galle, distinguido por Suffren, que lo había nombrado capitán de navío durante la campaña de la India, era en 1795 el oficial más prestigioso de toda la Marina y en él se fundaban grandes esperanzas. Sin embargo, él se juzgaba a sí mismo menos favorablemente. «Debo decirle —escribía al ministro— que no poseo ninguna de las cualidades necesarias en un buen general.» Y cuando falta la confianza en uno mismo, se es incapaz de hacer grandes cosas.

Truguet, su segundo durante más de diez años, había combatido con D'Estaing en América y resultado gravemente herido en Savannah salvando la vida de su jefe. Sus trabajos de hidrografía y el éxito de una delicada negociación para la apertura de la ruta de Suez al comercio de Indias le habían valido una doble reputación de sabio y de buen diplomático. Imbuido de las ideas filosóficas del siglo XVIII, ambicioso pero de carácter independiente, tenía una fuerte y atractiva personalidad, pero era más bien un organizador que un jefe militar.

Latouche-Treville, por el contrario, era un auténtico hombre de guerra. Su carrera había sido singular. Hijo de un jefe de escuadra y sobrino de un tenien-

te general de la Marina, ingresa como guardiamarina y navega a las órdenes de su tío. Al cabo de veinte años se encuentra en la Martinica y desempeña el cargo de oficial de caballería, y en esta categoría asume las funciones de ayudante de campo del gobernador. Vuelto a la Marina, tomó parte en la guerra de la Independencia, donde fue herido y hecho prisionero; pero, liberado tras la paz, es nombrado canciller del duque de Orleans. Elegido en 1789 diputado de la nobleza en los Estados Generales, se adherirá a los principios de la Revolución y se dedicará al ejercicio de la política, pero vuelve a la mar en 1792. Sin embargo, deberán pasar varios años para que sus méritos sean reconocidos plenamente.

Bouver de Precourt, hijo de un capitán de navío, había navegado en la Compañía de Indias, pero después ingresa en la Marina militar como alférez de navío y sirve con eficacia bajo las órdenes de Suffren. Valiente como pocos, adolece empero de algo de falta de autoridad y, situado ante circunstancias difíciles, no será afortunado en algunas de sus decisiones.

Cornic-Duchesne, marino mercante, fue hecho prisionero dos veces por los ingleses; empleado más tarde de la inscripción marítima, se hace nombrar capitán de navío en 1793 y se le promueve a contralmirante seis meses más tarde. Será un marino honesto y un buen profesional.

Martin, nacido en Canadá, ingresó en la Armada a los diecisiete años como marinero; promovido a piloto-alumno y después a suboficial todavía en tiempos de la Monarquía, tomó parte en numerosos combates, perdiendo un ojo. La Revolución lo aupó en un año de teniente de navío a contralmirante. Muy popular entre las tripulaciones, cuyo lenguaje hablaba y a las que ayudaba en las tareas más duras, es el prototipo del marino de la República, modelo de probidad y sencillez, vulgar pero lleno de buen sentido. Su rápida elevación no le hizo perder la cabeza. Sin embargo, los altos empleos le afectaron siempre un poco.

Nielly, grumete a los siete años, recibe su primera herida al año siguiente en el combate de Belle-Isle, embarcado en el buque de su padre, capitán de brulotes (esta iniciación en familia era corriente en el siglo XVIII). Una vez pasado al servicio del rey, adquiere una buena reputación combatiendo contra corsarios ingleses. A pesar de su bravura, cierta debilidad de carácter le impedirá más tarde acceder a puestos más elevados, de los que se creía merecedor.

Por último, Villaret-Joyeuse, un ciudadano cuyo perfil exigente le hace aparentar un gran carácter. Desde los dieciséis años navega con Suffren continuamente por la India, y muestra una facultades marineras excelentes y un valor a toda prueba; pero, igual que Morard de Galle, conoce sus límites. Comandante en jefe en 1794, escribe al ministro pidiendo su relevo: «Tú sabes —le dice— que este destino, pese a mi buena voluntad [,] es superior a mis cualidades». Su gran defecto será la falta de iniciativa, pero es un buen cortesano y hasta el fin de su vida se le confiarán importantes misiones.

Republicanos sinceros o monárquicos reconvertidos, aristócratas que esquivan la guillotina (al parecer, Villeneuve fue salvado por el propio Robes-

JOSÉ CERVERA PERY

pierre) o plebeyos extraídos de los *sans-culottes*, los marinos de la Revolución, no tan distinguidos como los jóvenes generales que escribieron para Francia páginas de gloria, cumplen su cometido en un ambiente de extremas dificultades, cuando la disciplina es asignatura de difícil lectura. Años más tarde, la Marina napoleónica acogerá en sus escalafones otros nombres y otro será su talante, aunque todavía sobrevivan algunos de los revolucionarios, pero esto ya supone otra temática y otros planteamientos.

Bibliografía y fuentes

DU SEIN: *Histoire maritime de la France*. Galimard, París, 1928.

MAUROIS, A: *Historia de Francia*. Janer, editor, Barcelona, 1950.

NICOLAS, L.: *La puissance naval dans l'histoire*. Édition Maritime et Coloniale, París, 1958.