

# ¿EL TOQUE DE NELSON...?

Juan José OLLERO MARÍN



A mi padre, capitán de navío  
con empuje.



UESTRO querido director me propone un artículo para el número especial que prepara con motivo de la conmemoración del bicentenario del combate de Trafalgar. No sé por qué me ha elegido; quizá por que hace unos años me atreví a comentar un artículo del capitán Marval sobre el mismo asunto.

En los últimos años han visto la luz numerosos trabajos, se han reeditado obras imprescindibles, se ha publicado el *Corpus Documental* de la Campaña de Trafalgar (1), se han celebrado seminarios e impartido ciclos de conferencias con vistas al bicentenario —ambiente en el que he hecho inmersión—, y me encuentro con una opinión más asentada pero a la par sé que el lector está mucho más versado y lo meramente descriptivo está a mano de todos.

Además, concurre en el tiempo la divulgación de cantidad de novelas históricas, por no decir de la película *Master and Commander*, éxito universal, en el que a británicos se les otorga todas las virtudes como venidas de una genialidad, mientras que a franceses y españoles, los vicios correspondientes, fruto de la negación absoluta que los condena a la ineficacia en la mar.

Me propongo expresar mi opinión después de navegar por el conocimiento histórico que otros han facilitado. Me doy por contento si llevo al lector la idea de que no éramos «tan malos», que nuestros vencedores no eran invencibles y que un combate no puede contemplarse como un ensayo de tres o cuatro horas, sino que comienza en la instrucción y formación de los contendientes, y que la batalla —espacio y tiempo— tiene lugar en un «campo de fuerzas» que condiciona todo, como magnetismo, que es la voluntad de estado, por cuya política se obtienen los medios, se dotan, se hacen mandos, se adiestran las tripulaciones y se empeñan en las operaciones.

## Mi punto de arranque

Recuerdo de aspirante de primero, apenas aprendido el himno de la escuela, un comentario de mi padre en el que me dejaba ver su desagrado por la estrofa que relaciona Lepanto y Trafalgar. La controversia se me ha repetido casi tantas veces como lo he cantado. ¡La muerte en Trafalgar!, ¿es un designio superior que se nos impone insuperablemente? y, con la repetición refleja que supone su evocación en el himno, institucionalmente ¿la estamos aceptando?

Lo que nos enseña la historia es más profundo, posiblemente no bien enseñado, con frecuencia —entre compañeros— superficialmente tocado y con posiciones muy radicales, normalmente negativas.

En el presente, cuando escribo estas cuartillas, me anima la visión de la lista de buques en servicio en 1794 (2), donde cuento más de veinticinco unidades incorporadas como presas al enemigo.

¿Cómo tardé tanto en saberlo?, doy la vela...

## Para ponernos en escena. La Marina de la época

Siempre me atrajo la época, del renacimiento de la Armada Real española —sabiendo que usurpo el término histórico artístico (3)— porque la Marina borbónica es una obra casi completa. Arranca de una visión estratégica pragmática, entre la continental y la naval, para cuya expresión nada hay mejor que estos párrafos casi literales, del marqués de la Ensenada :

«...Proponer a V. M. tenga iguales fuerzas por tierra que Francia y de mar que Inglaterra sería delirio, porque ni la población de España lo permite ni el erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente el ejército y no se haga una decente marina sería querer que la España continuase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar...

La Armada propuesta (sesenta navíos de línea y sesenta y cinco fragatas y embarcaciones menores) es cierto que no puede competir con la de Inglaterra, porque es casi el doble la Británica; pero también lo es que la guerra de V. M. ha de ser defensiva y en sus mares y dominios necesitará toda la suya Inglaterra para lisonjearse con la esperanza de conseguir alguna ventaja, sea en América o en Europa...

Seguiríase a esto que estén pocos años en paz y que V. M. sea galanteado de la Francia, para que unida su Armada con la de España, sea superior a la de Inglaterra y pierda ésta el predominio del mar...».

Fruto de la política naval emprendida, a lo largo del XVIII son:

- Los cuerpos de oficiales, con las compañías de guardias marinas.
- Las reales ordenanzas de Gobierno de la Armada.
- Los tres arsenales principales y los de La Habana y Cavite en ultramar.
- La mejora sucesiva de los navíos, hasta hacernos con magníficas unidades.
- La Matrícula del Mar, su Real Ordenanza de 1802.
- Tratados tácticos (4).
- La Marina Científica de la Ilustración (5).

Consecuencia de todo lo anterior, se obtienen importantes éxitos militares y se llevan a cabo numerosas expediciones científicas. Inglaterra recela de nuestro creciente poder naval y Francia necesita el concurso de nuestras escuadras.

Todos estos elementos están exhaustivamente tratados en la historia de la Armada en el siglo XVIII (6), y simplemente los menciono aquí para arrancar en un contexto del que iremos señalando condicionamientos externos a esa magnífica Armada, que al final del siglo mencionado adolece de lo que se diría como el factor más determinante: la marinería y el oficio de mar. A medida que la Armada española declina, se crece la Marina Real de Inglaterra.

En 1796 tiene lugar el primer hecho de armas en el que unidades de la Armada española se encuentran con el capitán de navío Horacio Nelson, insignia de comodoro, que se salda no precisamente con un éxito (7) y ha de recurrir a su vertiente diplomática y cortés con el capitán general de Cartagena para recuperar sus prisioneros. Desde entonces, nuestro gran enemigo acechará en el horizonte y no nos dejará hasta su muerte en el combate de Trafalgar.

### **La influencia de las alianzas en el modo de hacer la guerra**

La alianza de los Pactos de Familia primero y posteriormente del Tratado de San Ildefonso tienen como resultado una estrategia en la que predomina la visión continental. En la mar se adopta la postura defensiva y en consecuencia se sufren numerosos bloqueos. Curiosamente aún en el cambio de alianza, cuando luchábamos con los ingleses en la defensa del sitio de Tolón, las escuadras de Hood y Lángara estuvieron a punto de quedar también aprisionadas en el fondeadero. Los transportes de tropas y avituallamientos de trigo llevados a cabo por Antonio de Escaño, que mandaba el *San Fulgencio*, permitieron el mantenimiento del sitio. Su informe tras la inspección de la línea exterior de fuertes para defensa de la bahía, en el que aconsejaba el abandono del fondeadero, resultó de aplicación en corto espacio de tiempo (8).

Como la dote que ponía España en la alianza con la República era su fuerza naval, en ocasiones entregando navíos armados (9), manteniendo escuadras



Nelson explicando el Memorándum a los comandantes de los navíos ingleses y a su Estado Mayor. (NMM, Greenwich).

bloqueadas con altísimo coste humano y material, o armando a las francesas surtas en nuestros arsenales, se entra en una espiral de gastos que España no puede afrontar, y por tanto su marina se consume. Además, en tiempo de guerra, impedidas las importaciones desde los países escandinavos de mástiles, lonas y jarcias, los arsenales estaban exhaustos. Por escasez, el cobre de la obra viva se quitaba a un navío a flote, se pasaba por el tórculo y se forraba otro navío necesitado de carena (10), y me pregunto ¿a qué precio? Desde 1796 no se pondrá en grada una sola quilla de navío.

Pero peor si cabe fue el efecto en el adiestramiento. Efectivamente, llegamos a la declaración de guerra de 1804 tras ocho años en los que no se ha practicado la navegación en escuadra: tanto los comandantes en el mantenimiento del puesto o la maniobra conveniente como los jefes de escuadra en el manejo de las líneas o las fragatas para la observación y repetición de señales están faltos de adiestramiento (11).

### El material

En un periodo de tiempo, relativamente corto, que se inicia con el reconocimiento de que nuestro «estado del arte» en arquitectura naval está atrasado, y entre la decisión de enviar oficiales a estudiar los métodos de las grandes potencias, hasta asimilarlos, traer técnicos a nuestros arsenales y producir

sucesivas series de navíos, hasta la obtención de buques extraordinarios (12), transcurren 30 años. Recomiendo leer los comentarios que merece el manejo del *Santa Ana* tras sus pruebas, y compararlos con las trabajosas viradas por delante del *Juan Sebastián de Elcano*, de desplazamiento semejante.

Son muchas las citas que demuestran la admiración que profesaron los ingleses a nuestros navíos. Así, el navío *Princesa*, cuya captura logran tras sucesivos combates en superioridad, es estudiado a fondo y tomado como modelo básico para mejorar los suyos. Del *San José* dice Jervis que una vez capturado navegaba con bándolas más rápido que sus propios navíos. Nelson se enamora de este navío, lo quiso de insignia (13) y de él dijo: *She's the finest ship in the world and worked like a cutter*.

Ciertamente que en materia de masteleros, vergas, jarcias y lonas acusaron peores calidades, aspecto que se agudiza por tratarse de buques con más superficie vélica que sus homólogos y que había que recurrir sistemáticamente a las importaciones. También se demostró el equipamiento tardío de bombas de achique de doble efecto (14).

Pero nada más redondo que el comentario de Antonio Escaño: «Los navíos no podían ser mejores» (15).

En artillería también parece que existía un retraso; de hecho tres de los navíos de Gravina zarpan de Cádiz sin montar las llaves de fuego. En el Estado General que rinde aquél en la Martinica da por finalizada su instalación. Churruca, tras el combate de Finisterre, menciona lo diferente que es tirar con llaves. Deduzco pues que en este combate las empleamos por primera vez (16). Para los ingleses era reglamentaria desde hacía cincuenta años (17).

En términos muy generales los navíos españoles llevaban más peso en artillería que sus homólogos ingleses y, si bien no teníamos las temibles carronadas, recibieron obuses en casi todos los navíos antes de la salida de Cádiz en octubre 1805. Podríamos decir que la superioridad artillera de los ingleses radicaba en la cadencia de fuego, esto es: básicamente en el adiestramiento (18).

### Nuestra mayor carencia: gente de mar

España en aquella época tenía unos siete millones de habitantes, Inglaterra el doble y Francia algo más aún: 24. Para reclutar gente de oficio de mar se había constituido la Matrícula de Mar allá por 1717, que se desarrolla por sus Reales Ordenanzas de 1737. Del estado en el que se encontraba la Matrícula de Mar dice Mazarredo (19): «Entre Málaga y Alicante, espacio de más de 70 leguas, apenas se encuentran dos propietarios de bergantines... toda la navegación mercantil de la nación fuera de costas en los años más floridos, que fueron los del 81 al 92, no empleaba más de 5.800 marineros, reducida la ocupación del resto de la matrícula a una pobre pesca de consumo en fresco, a

excepción de pocas salazones de sardina en Galicia». No es de extrañar que se cifrasen en 30.000 la falta de marineros para equipar la Marina.

En 1802 se edita la Real Ordenanza de la Matrícula de Mar, pero sus beneficios no superan la falta de tonicidad mercantil o las bajas por epidemias, como las sufridas en Cádiz, la más terrible se llevó 7.000 almas y pocos años después otras 3.000.

A esta carencia se añade nuestra despreocupación por el hombre, o la ineficacia de medidas administrativas emprendidas. Tanto Escaño, cuando se incorpora a la Escuadra de Cádiz, como Gravina hubieron que interceder ante el rey y Godoy por las pagas debidas y la necesidad de abrigar a la marinería, ya que se acercaba el invierno e iban medio desnudos (20). Curiosamente, en el Ejército de Tierra, de recursos no debían ir tan mal, puesto que en la época del Tratado de San Ildefonso cambian hasta tres veces de uniforme (21).

De la mano del propio Villeneuve leemos: «Causa pena ver unos navíos tan hermosos y fuertes, tripulados por pastores y pordioseros» (22), y de la de Nelson *Don't built very fine ship but dno't made men*.

Para remate tomo una frase de opinión muy autorizada. Dice Víctor Concas (23): «La base de la Marina militar, el elemento *sine qua non*, sin el que todo el esfuerzo, todo gasto es inútil, es el marinero. El que no tenga marineros, que renuncie a tener marina».

### La moral en la última década

La Marina española ha culminado en su cenit y se encuentra en franco retroceso. La falta de recursos, especialmente los monetarios, compromete no sólo las carenas de los navíos en armamento, sino los sueldos de las tripulaciones.

Una serie de hechos de armas desfavorables nos marca profundamente, quizá los más señalados son la pérdida de Trinidad, donde se planta fuego a navíos escasos de equipaje, y la derrota de cabo San Vicente, donde perdimos apresados cuatro navíos (24) y salvamos gracias a Cayetano Valdés el codiciado *Santísima Trinidad*. En esclarecimiento, se celebra un consejo de guerra que juzga el desatino del general de la escuadra y la falta de reacción en ausencia de órdenes por parte de algunos comandantes. Las reflexiones al respecto de Domingo Pérez de Grandallana no pueden ser más claras (25):

«Entiendo que toda constitución militar y marinera que liga a Generales subalternos y Comandantes de los navíos a puesto, lugar ú orden, después de trabada la función general, es no sólo errónea, sino perjudicial al vencimiento, porque se pretende que la unidad y orden supremo, se ejercite en todas partes (lo cual es imposible), y se desentiende e imposibilita el ejercicio y las luces y

de la bazarria con que pueden y deben señalarse los Generales subalternos y Comandantes cuando no tienen esas trabas.

Para entrar en combate debe el General hacer la seña que explique o envuelva la doctrina del ataque, y lo demás quede a la sabiduría y energía del sistema militar y mariner, la cual es consecuencia de los muchos combates que he leído en que, por no haberse observado estas reglas, ha ocurrido la inacción de Cuerpos en combates.»

Esto lo escribe Grandallana cuatro años antes del combate de Finisterre, donde los navíos *Firme* y *San Rafael* quedan a la ronz y ven desfilar la línea de buques franceses —los españoles en vanguardia— sin que general subalterno o comandante alguno fuera en su ayuda y les diera socorro. El efecto será un enorme recelo y desconfianza hacia los franceses.

Incluso se dicta la Real Ordenanza Naval de 1802 para imponer un nuevo ánimo a los comandantes (26) en la acción al otorgarles libertad para «aboardar, doblar al enemigo, batirlo por donde convenga» para «aumentar las averías del enemigo en lo incesante de un ataque renovado...». Desgraciadamente, en el combate de Trafalgar, la autonomía de acción tampoco estaría en el espíritu de los mandos de la combinada.

A los fracasos mencionados hay que sumar otros, como la rendición indecorosa de Menorca (27). En esta pérdida, el único episodio eminentemente naval, muy digno, lo protagonizan cuatro fragatas españolas que luchan contra un navío inglés, renuevan el ataque y lo ponen en retirada. Con distinto signo, tiene lugar la defensa honrosa de Cavite por Ignacio Álava.

También nos alivia el descalabro de los ingleses en Doniños, gracias a las acertadas y rápidas medidas adoptadas por el general José Joaquín Moreno. En Algeciras, lejos de las críticas francesas, las fuerzas sutiles dan un honroso apoyo. Precisamente para escoltar a los franceses se hace a la mar la escuadra que en la noche del 12 de julio de 1801 sufriría la horrible catástrofe del *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*. Trágico combate fratricida, urdido por el inglés (28).

Otros hechos desgraciados, últimos eslabones de la cadena del fracaso, fueron la represa de la *Hermione* en Puerto Cabello y la rendición del jabeque *Gamo*. Ambos sucesos son recogidos exactamente, con sólo el cambio de nombres de buques y personajes, por el célebre Patrick O'Brian (29).

Posiblemente si cayeran en las manos de cualquiera de estos especialistas de la novela histórica gestas como la de la lancha de Algeciras apresando al bergantín *Almirante Pasley* (30), o la del bergantín *El Volador* (31), al escapar de una fragata inglesa a la que había ido a reconocer, refugiarse en una caleta, defenderse de los botes armados de aquélla y escapar en sus narices por pericia, lo incorporarían a la lista de éxitos geniales ¡de los vencedores de siempre!

## Proclives a la acción individual mejor que a la de escuadra

Así, los brigadieres Alcalá Galiano y Churruca, que no son partidarios de la salida a la mar en octubre 1805 y prefieren que el enemigo sufra el desgaste del mantenimiento del bloqueo durante el invierno que se avecinaba, solicitan dejar los buques de los que son comandantes surtos en Cádiz, y tomar el mando de otros para hacerse a la mar con independencia desde otros puertos, burlar el bloqueo y traer bienes de América (32).

En acciones de asalto tuvimos al capitán de fragata Rosendo Porlier que se distingue en la toma del islote Diamante y merece los elogios de Gravina por su «bizarría, valor y conocimiento». ¿No fue tan intrépido como Troubridge en Tenerife y desde luego más eficaz?

En la defensa de Brest y Boulogne el bravo capitán de fragata Antonio Miralles, a las órdenes del contralmirante Latouche Treville, que emplea allí los medios y tácticas ideadas por Mazarredo para la defensa de Cádiz (33). El arrojo con que se bate con bergantines y lanchas artilladas obliga a la retirada a fuerzas muy superiores con numerosas bajas e importantes daños. Nelson, arbolando su insignia de almirante del canal a bordo de una fragata, se retira escaldado.

La superioridad en la maniobra de los que estaban permanentemente en la mar era manifiesta. Así, cuando Villeneuve ha de regresar a Tolón en enero 1802 para reparar averías provocadas por el mal tiempo, aguantan temporales en el Mediterráneo, reduciendo velamen, calando masteleros, que luego, al mejorar el tiempo, se volvían a guindar. Se trataba de no perder un mastelero, rifar las velas o romper jarcias. Nelson no quería que se produjera avería alguna que restara a sus buques capacidad de maniobra para el combate. Sabían que cortada la línea los buques a sotavento no llegarían a tiempo de socorrer a los atacados y que su puesto era al costado libre de cualquier navío enemigo.

Que conste que en los preliminares del Combate de Finisterre, la combinada vira por contramarcha perfectamente para impedir que Calder corte la retaguardia. Llevaban tres meses de campaña en la mar y se habían hecho con la maniobra, elemento posibilitante de la táctica. Sin embargo, durante el alistamiento en Cádiz no aprovecharíamos la experiencia de las dotaciones fogueadas de lo que se lamenta Gravina (34). Conscientes de nuestro bajo adiestramiento, se efectúan salidas, a pesar del riesgo de ser presas de los buques ingleses que establecían el bloqueo. Entre ellas las de los navíos *Glorioso*, *San Leandro* y *Castilla*. El oficio de Ignacio Álava (35), impaciente por la falta de noticias del primero de ellos, lo dice todo. De cualquier forma, aun aceptando mucho riesgo, era imposible mitigar la carencia de adiestramiento y formación de las tripulaciones. Así, Enrique McDonell, que mandaba el *Rayo* en Trafalgar, durante la operación de represa en medio del temporal no tuvo gente para cargar y tomar rizos, corriendo desamparado a varar y perderse en el coto de Doñana.

## ¡Qué más da veinticinco presas que cincuenta!

Este principio nos llevaría a no ganar nunca. Pero aquí no trato de argumentar en cantidad, sino en cualidad. Si se cumplen los requisitos de calidad se puede llegar a satisfacer el de cantidad. Posiblemente de la otra forma, nunca.

Ciertamente que perdimos más unidades que las que incorporamos a nuestra lista de buques y que además éstas eran de mayor porte. Pero no es menos verdad que en los buques, especialmente en aquellos dotados con tripulación no adiestrada o incompleta, es mucho más fácil que cunda el pánico, principalmente si cae su comandante (36).

Que como estado transoceánico, con larguísimas líneas de comunicaciones, éramos —con gran desventaja— víctimas del depredador, excitado, enormemente excitado, con el sistema de gratificación por las presas. Diría que como tiburón a la sangre.

Deduzco pues que la actitud de los comandantes que propiciaron las presas, a veces simples patrones o mercantes u oficiales de la Armada, hubiera permitido mayores presas y victorias de escuadra de contar con las tripulaciones bien adiestradas en la maniobra y en la artillería, que a su vez permitieran la táctica de escuadra.

## El enemigo, la forja de un almirante en diez años

Nelson tiene su primera acción de escuadra en 1795, francamente más tarde que sus compañeros. Mandaba el navío *Agamenon*, a las órdenes del vicealmirante William Hotham, en el Combate de Hyères (37) y queda sumamente insatisfecho porque aquél se contentó con hacer dos presas y no a por todas. En adelante es su obsesión.

En el Combate de cabo San Vicente monta el *Captain* y destaca saltando con el trozo de abordaje, espada en mano, a dos buques españoles, el *San José* y al *San Nicolás*, que se rinden. Esta acción, junto con su intervención en Copenhague (1801) a las órdenes de Parker tiene lugar tras dos sublimes desobediencias (38). Calder, también capitán de navío en San Vicente, «hurgando» en la falta de Nelson de acuerdo con las instrucciones generales de escuadra, mereció esta respuesta de Jervis: «Ciertamente fue así, y siempre que usted cometa tal clase de quebranto a sus órdenes, le perdonaré también» (39). Al parecer no hay constancia de reprobación oficial o privada por parte de Parker.

Seis días después de cabo San Vicente asciende a contralmirante —en su turno por antigüedad—, tras 18 años en el empleo de capitán de navío; tenía 39 años. Por este tiempo tiene lugar un bloqueo a Cádiz, en una de cuyas acciones, entre botes armados ingleses y nuestras fuerzas sutiles, salva la vida por la interposición heroica del patrón de la lancha.

Su primer mando como jefe de escuadra es un pequeño grupo de combate. Como fuerza de desembarco llevaba la reembarcada por el irresistible avance de las fuerzas de Napoleón. Además de llenar la inactividad impuesta con una operación de desembarco limitada en Tenerife, esperaban apresar un convoy de ultramar. El fracaso es tan conocido como el arrojo de Nelson desembarcando con las fuerzas de asalto.

En 1798 se le confía el mando (40) de la escuadra del Mediterráneo, y después del gran desconcierto que le supone la coladera de una flota de invasión de más de 150 velas, tras una búsqueda incierta, la encuentra fondeada en Aboukir. Propio de su tenacidad, ya cerca del ocaso, se atreve a atacar. La varada del *Culloden* de su amigo Troubridge, buque más avanzado, no le amedrenta.

Hay una tercera desobediencia —doble— menos conocida. Siendo segundo del vicealmirante Keith, comandante en jefe del Mediterráneo, se niega en dos ocasiones a reforzar Menorca, a la que aquél estimaba en peligro, dando preferencia a las operaciones en apoyo de los reyes de Nápoles.

No contento, escribe al primer Lord dándole sus razones, y de paso —muy deslealmente— reprochando a su jefe el que se le hubiera escapado la combinada en su paso del Estrecho al Atlántico (1801). A la tercera reiteración de Keith, envía a su segundo Duckworth con cuatro navíos sin fuerzas de tierra, que dejó en Nápoles. En otra carta privada al primer Lord, que ha desaprobado su conducta, escribe con toda arrogancia «que no cree que exista ningún oficial de mar que conozca los asuntos de mar y tierra del Mediterráneo mejor que él mismo» (41). Sin lugar a dudas, fue muy benévolo con Nelson por tratarse del héroe de Aboukir.

En esta etapa desarrolla una intensa actividad de diplomacia armada con una libertad de acción sorprendente. Su única directiva, o mejor en ausencia de aquélla, actuaba a propia iniciativa con una simple intención superior: Inglaterra, Inglaterra e Inglaterra. Tras la rendición de Nápoles, no acepta el armisticio acordado con los rebeldes y ejecuta al comandante en jefe de la Marina republicana, Caracciolo, y 100 más. A decir de tratadistas, en nuestros días difícilmente hubiera escapado de la consideración de crimen de guerra (y para el capitán de navío Foote, que firmó el armisticio).

Como almirante del Canal está a disgusto. Lo encuentra poca cosa para él y tiene que ensayar un zarpazo, que se salda con el fracaso contra las fuerzas sutiles de defensa de Boulogne. Esta acción es la mencionada anteriormente elogiando a Miralles.

En la primavera de 1803 es el comandante en jefe del Mediterráneo. Transcurren dos largos años de vigilancia de la escuadra de Napoleón en Tolón (42), que no de bloqueo, para dar todas las oportunidades al enemigo. En 1804, desanimado, está a punto de pedir su traslado al Almirantazgo.

A primeros de 1805, Villeneuve sale de Tolón y las fragatas inglesas no aciertan a seguirlo. Tras una búsqueda infructuosa por todo el Mediterráneo

tiene noticia de que se ha reunido con navíos españoles y navegan a las Indias. Aún siendo el almirante del Mediterráneo no espera órdenes y sale a la caza, temiendo que las intenciones de Napoleón fueran la toma de Jamaica. Cruza el Atlántico en ambos sentidos en setenta días. Cuando desembarca en Gibraltar, pone pie en tierra por primera vez en dos años. En agosto arría su insignia en el *Victory* surto en Spithead. Estaba muy cansado y deprimido porque ha puesto en peligro a Inglaterra. Ha quebrado la doctrina: en caso de pérdida del enemigo, repliegue al Canal. No obstante, es nombrado comandante en jefe de las fuerzas de bloqueo, iza su insignia en el *Victory* y sale para Cádiz; era el 15 de septiembre 1805.

Desde que llega al golfo de Cádiz, mantiene un dispositivo de vigilancia con fragatas y algunos navíos en primer escalón para protegerlas, mientras otros se avituallan en la bahía de Lagos y Tánger. La destreza para mantener cadenas de comunicación visual era clave para la reunión rápida en cuanto se tuviera noticia de que la combinada daba la vela. El día 9 de septiembre reunió a sus comandantes para celebrar su cumpleaños, tenía 47. Allí expone su plan, y de una expresión suya, epistolar y coloquial, puesto que estaba dirigida a su amante, tenemos el motivo de este artículo.

## Disquisiciones

Me pregunto si el famoso *Nelson's touch* es simplemente una expresión breve, de impacto, repetidamente utilizada por numerosos autores. Ciertamente el propio Nelson empleó el término en la famosa carta tantas veces citada (43). Pero, ¿qué hay de mágico cuando surge?, ¿realmente quedaron electrizados los comandantes por su plan?

En principio creo que no. Llama la atención, dice Pelayo Alcalá Galiano, que Nelson en las Instrucciones o Memorandos afirme, sin vacilar, que la escuadra combinada se batiría siempre en línea de batalla, y su decisión de que la inglesa lo hiciera en columnas para atravesar la línea enemiga atacando con fuerzas superiores suyas a inferiores contrarias, a fin de derrotarlas antes de que el resto de la escuadra acudiera a socorrerlas. Esta maniobra que, según dijo el mismo Nelson, ya desde Rodney la emplean los ingleses, por demás lo sabían sus enemigos.

Ciertamente, así pensaba su contrincante, Villeneuve:

«Tenemos una táctica naval anticuada, y sólo sabemos formarnos en línea, que es naturalmente lo que desea el enemigo. No tengo medios, ni tiempo, ni posibilidad para adoptar otra con los comandantes a quienes están confiados los navíos de ambas escuadras. No dudo que todos se mantendrán en su puestos; pero ninguno se determinará a arriesgarse en resolución atrevida.» (44).

Y en sus instrucciones de 20 de diciembre de 1804, a la salida de Tolón, demuestra que prevé las intenciones y comprende bien la maniobra nelsoniana: «No se limitará a formar una línea de batalla paralela a la contraria, sino que tratará de cortarla, de doblar su retaguardia y de colocar contra aquellos de los navíos que habría separado pelotones de los suyos para que los envuelvan y destruyan».

Efectivamente, Rodney se inspiró en la táctica naval de John Clerk of Eldin (45) —que no era hombre de mar sino un teórico— y bate al conde de Grasse en la batalla de Los Santos, 1780. Igualmente, este autor influyó en Lord Duncan, que obtuvo la victoria de Camperdown frente a los holandeses. Ambos almirantes reconocieron e intercambiaron notas con el autor del *Ensayo Sistemático e Histórico de Táctica Naval*. Beatty dijo que también Nelson leía con frecuencia a Clerk.

En resumidas cuentas, la táctica era la esperada y responde a un principio de los más elementales: la obtención de la superioridad relativa; no era pues una genialidad. Era más que, sabida la superioridad en maniobra de que gozaban.

De ahí pienso que la emoción se produce al recibir de su comandante en jefe la orden de proceder a la anhelada batalla decisiva. De los comandantes reunidos, sólo ocho de ellos habían combatido a sus órdenes y cinco tenían experiencia como comandantes de navíos en combate (46). Por nuestra parte, ¿por qué no se trataba de contravenir dicha táctica?

Gravina, después del combate de Finisterre, propone —y se acepta— la creación de la Escuadra de Observación y Reserva, encargada de sostener y proteger la parte de la línea que pudiera ser atacada con más ventaja por el enemigo, o de acudir donde las circunstancias lo exigieran. Sin embargo, cuando se deja Cádiz el 19 de octubre se hace sin un plan que claramente diferenciara la Escuadra de Observación. Al ordenarse orden de batalla sobre el *San Juan de Nepomuceno* queda formada una larga línea de 33 navíos. La calma hace imposible que algunos buques alcancen su puesto natural y quedan sotaventeados. La denegación a la solicitud de «maniobra con independencia» (47) hace que el combate totalmente pasivo pase a la situación táctica esperada (48).

Bien es verdad que los más convencionales y el propio Escaño (49) defienden la imposibilidad de atravesar una línea bien organizada; pero estábamos condenados por nuestras pobres pericias marinera y artillera. En cierto modo, condenados a combatir de acuerdo a las cortedades que no habíamos sido capaces de superar.

Por otra parte la Real Ordenanza Naval de 1802, da libertad a los comandantes para atacar dónde y cómo creyeran una vez trabado combate para ir en socorro donde hiciera falta, relevar, en suma producir, el ataque incesante; justo la forma de ataque de la que fuimos víctimas en Trafalgar.

A la superioridad táctica, que les da una mayor pericia marinera y artillera

principalmente de la que eran conscientes, se suma la extraordinaria moral de victoria, consecuencia de lustros cuajados de éxitos y del conocimiento del enemigo. Gozaban de la confianza de su pueblo, que basaba la defensa de las islas en la Marina de guerra, y se sabían imprescindibles para la supervivencia de Inglaterra. Luego, ¿cómo mandar a semejantes subordinados, con qué precisión había que emitir las instrucciones, qué táctica escoger y cómo conducirla? La solución de extrema sencillez, «la banda de amigos» (50): apoyo mutuo, cualquier costado enemigo libre es buen sitio. Me pregunto, ¿qué «toque» hacía falta?

No olvidemos, además, que Trafalgar es la apoteosis, la Marina inglesa toma un prestigio enorme y Nelson es divinizado (51). Incluso sus comentarios, reacciones se estudiaron e influyeron en el pensamiento naval de muchas marinas. Algunos autores de biografías y articulistas de Nelson utilizan la expresión como título resumen de todas las otras cualidades cuyo resultado es el arrollador empuje que infunde en sus subordinados (52), esto es, se ha hecho de la frase el eslogan. Otros, por el contrario, lo mencionan de pasada al citar la famosa carta (53).

## Conclusión final

Nelson es producto —o talla en la mejor madera— de la necesidad en defensa que sentía Inglaterra, y todo lo que se cuenta de él no son más que reflejos de su excelencia guiando hombres, del saber proceder en la mar, de su intrepidez, de la confianza depositada en los subordinados.

Nosotros antaño fuimos excelentes y ejercimos el poder en la mar, lo tuvimos y, satisfechas las condiciones necesarias, podríamos haberlo recuperado temporalmente.

«Los ejemplos del influjo positivo de los grandes almirantes son tan numerosos y conocidos que sería superfluo citarlos. En general, puede decirse que dichas cualidades sobresalientes coinciden las más de las veces con un alto grado de las cualidades guerreras nacionales, porque, según una atinada frase, *los jefes superiores no pueden ser más que el reflejo del medio que los ha producido*» (54).

(1) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, I.: *La Campaña de Trafalgar (1804-1805)*. Corpus Documental. MD, 2004.

(2) CAYUELA FERNÁNDEZ, J. M., y POZUELO REINA, A.: *Trafalgar, hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona 2004, págs. 141 a 147.

(3) No había reparado en que José Ferrer de Couto utiliza el término en su obra *Historia del combate naval de Trafalgar precedido de la del renacimiento de la Marina española*, Madrid 1851.

(4) MAZARREDO, Josef: *Rudimentos de Táctica Naval*, Madrid 1796, CHURRUCA, C.:

*Instrucción sobre Punterías para uso de los bajeles del Rey*, Madrid, 1805.

(5) FENÁNDEZ ARMESTO, F.: *La Huella de Malaspina*, Blanco y Negro Cultural de ABC 26.2.2005. Cita al científico alemán Humbolt, según el cual la Monarquía española había gastado el presupuesto más elevado del mundo en proyectos científicos. Se contabilizan más de 60 expediciones.

(6) BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: *La Armada Española en la primera (segunda) mitad del siglo XVIII*, Izar, 2004.

(7) RODRIGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Una derrota naval de Nelson*, REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 1999.

(8) MARTINEZ-VALVERDE, C.: REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre 1977, págs. 476-480.

(9) En 1800, consecuencia del Tratado de San Ildefonso, se entregan seis navíos en servicio.

(10) ALCALÁ GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*, Madrid 1909, págs. 527.

(11) GONZÁLEZ-ALLER, I.: *Trafalgar y el mundo Atlántico*, Madrid, 2004.

(12) GONZÁLEZ-ALLER, I.: *Los modelos de arsenal del Museo Naval*, Madrid, 2004, págs. 194-195.

(13) COLEMAN, T.: *Nelson*, pág. 245.

(14) ALCALÁ GALIANO, P.: *Opus cit.* «En Trafalgar tan sólo el Neptuno acababa de recibirla en Ferrol».

(15) GONZÁLEZ-ALLER, I.: *Corpus Documental, Reflexiones de D. Antonio Escaño*, documento 1.191.

(16) ALCALÁ GALIANO, P.: *opus cit.*, págs. 693-694.

(17) POPE, D.: *Life in Nelson's Navy*, London, reimprimida 1989, pág. 206. La orden que las hace reglamentarias es del 21 de octubre de 1755.

(18) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R., varios: *Trafalgar y el mundo Atlántico. La artillería, su cadencia máxima. El adiestramiento en buques ingleses. La censura de González-Aller al adiestramiento en los tránsitos del Atlántico de la Combinada*.

(19) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española*, Tomo VIII, pág. 233.

(20) ALCALÁ GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*, Tomo II. Parte de D. I. Álava. Pág. 617.

(21) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Trafalgar y el mundo Atlántico*, Madrid, 2004, pág. 210.

(22) ALCALÁ GALIANO, P.: *Opus cit.*, Tomo II, pág. 683.

(23) CONCAS, Víctor M.: *Trafalgar y la Marina española*, Discurso en el Ateneo de Madrid, 5.02.1907.

(24) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española*, Tomo VIII, pág. 135.

(25) ALCALÁ GALIANO, P.: *Opus cit.*, págs 392-400. *Reflexiones sobre los defectos de la Constitución Militar y Marinera de la Marina Real Española y la necesidad de reformarla*. Del informe existente en el Depósito Hidrográfico de Madrid, 1801.

(26) *Real Ordenanza Naval para el Servicio de los Baxeles de S. M.* Madrid, 1802. Artículos 35, 36 y 37.

(27) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Op. cit.*, Tomo VII. Transcribo los mismos epítetos con los que Fernández Duro califica los hechos en sus titulares, que encuentro muy expresivos.

(28) GARCÍA-PARREÑO KADEN, J.: *En torno al inexplicable Combate del Estrecho*, REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto 1981.

(29) O'BRIAN, P.: *La fragata Surprise*, Edhasa, Barcelona 1995, pág. 171, *Master and Commander*, Londres 1994, págs. 325-336.

(30) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española*. Tomo VIII, pág. 243.

(31) REVISTA GENERAL DE MARINA: Misceláneas junio 1945, J. L. I., pág. 893.

(32) Tanto Justo Salcedo como Alcalá Galiano protagonizan célebres viajes a América, y Churruca su expedición hidrográfica a Tierra de Fuego.

(33) LOZANO, J. M.: REVISTA GENERAL DE MARINA, julio 1945, *Fuerzas Sutiles españolas en el Tiempo del Consulado*. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Las Cañoneras (II, III)*. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero, marzo, abril 2000.

(34) GONZÁLEZ-ALLER, I.: *Corpus Documental*, documentos 857 y 891.

(35) ALCALÁ-GALIANO, P.: *Op. cit.*, pág. 552. «La decadencia notable que ha tenido nuestra Marina en todos los ramos y la poquísima práctica de mar en un decenio de años, en que nuestros enemigos no han dejado de ejercitarse con bloqueos en invierno y en verano, les han puesto en una distancia tal que sería imposible el acercárseles, mientras no tengamos proporción y medios de navegar y evolucionar».

(36) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Op. cit.*, Tomo VIII, pág. 112. «El navío *San José* no llevaba más de 60 u 80 marineros, al reconocerlo encontraron 4 ó 5 tapabocas puestos por la banda que se batió».

(37) COLEMAN, T.: *Nelson*, Londres 2001, págs. 117-118.

(38) REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 2000, *Nelson, un enemigo*, Nelson Touch: su empuje. CAPITÁN MARVAL. Para este autor no existe desobediencia, puesto que actúa conforme a la finalidad superior.

(39) POCOCK, T.: *Horatio Nelson*, Londres 1987, pág. 132. «It certainly was so, and if ever you commit such a breach of your orders, I will forgive you also».

(40) COLEMAN, T.: *Opus cit*, pág. 152. De 94 almirantes, el cuarto más moderno.

(41) *Op. cit.*, pág. 219.

(42) *Op. cit.*, pág. 301. «That port had never been blockaded...every opportunity has been offered to the enemy to put to sea...» Por antigüedad hace el número 74 de los almirantes en servicio.

(43) HOWARTH, D.: *Trafalgar. The Nelson Touch*. Jarold and sons, 1969, Norwich.

(44) ALCALÁ-GALIANO, P.: *El Combate de Trafalgar*. Tomo II, pág. 782. Carta de Villeneuve, 7 agosto 1805.

(45) ALCALÁ-GALIANO, P.: *El Combate de Trafalgar*. Tomo II, págs. 864-871.

(46) DUFFY, M.: *Trafalgar y el mundo Atlántico*, pág. 136.

(47) No existe opinión unánime. Según M. Thiers fue solicitada y denegada, poniendo de testigo al contralmirante Magon. Para Fernández Duro, Gravina solicitó por señales. Alcalá Galiano recoge a Thiers: justifica que en sendos partes de Villeneuve y Gravina no se haga mención al asunto, en el deseo del segundo de ellos de no agravar la tristísima situación del amigo por la responsabilidad que contrajo. Según O'Donnell no existe constancia de tal solicitud. Para Ferrer de Couto, también solicita autorización.

(48) Nota personal: si las condiciones de viento no permitían el movimiento relativo sobre el cuerpo principal, tenían que maniobrar ambas. La de reserva, ceñir, mientras que el cuerpo principal, arribar. Villeneuve debía estar de acuerdo y ejecutar la maniobra. Como no lo hace, Gravina no decide por sí mismo la maniobra y opta por la situación menos mala, la línea de batalla, escuadras separadas sin remedio para auxiliarse.

(49) ALCALÁ-GALIANO, P.: *Op. cit.*, Tomo II, pág. 848.

(50) HOWARTH, D.: *Lord Nelson, the immortal memory*, pág. 228. Recoje una preciosa carta de los lazos de amistad que urde por lo bien hecho: «My dear Blackwood: Is there a sympathy which ties men together in the bonds of friendship without having a personal knowledge of each other?...your conduct stamps your fame beyond the reach of envy: It was like yourself, it was like the Penelope». Durante el apresamiento del *Guillaume Tell* se había jugado el tipo, retrasando al navío con su fragata.

(51) MONAQUE, R.: *Trafalgar y el mundo Atlántico*. Madrid, 2004, pág. 173.

(52) COLEMAN, T.: *Op. cit.*, pág. 289. Cuenta que Jervis dijo: «Nunca vi un hombre en nuestra profesión, exceptuando a usted mismo y a Troubridge, que posean el arte mágico de infundir el mismo espíritu en los otros, que inspira su acción».

(53) POCOCK, Tom, COLEMAN, Terry, entre otros.

(54) GLATZEL: *El Exito en el Combate Naval*, REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 1908, traducido del *Marine-Rundschau*.