

LA CONTROVERTIDA VIRADA POR REDONDO EN TRAFALGAR

Víctor SAN JUAN
Capitán de yate



ARECE que el sino histórico de las grandes batallas navales fuera atravesar, en algún momento de su desarrollo, por un momento crítico en el que el mando tuvo que tomar una decisión que resultaría polémica para muchas generaciones posteriores. Cuando el almirante americano Halsey se lanzó a tumba abierta sobre los portaaviones-cebo del almirante japonés Ozawa, en la batalla del golfo de Leyte, dejando desguarnecidas las cabezas de puente, no sospechó que sería fuertemente criticado por su actitud. Tampoco el almirante alemán Scheer, cuando embistió con sus acorazados contra la lejana línea de *dreadnoughts* británicos en la batalla de Jutlandia, supuso la trampa en la que se metía, y por lo que resultó fuertemente criticado tanto en su patria como en el extranjero. El almirante genovés Gian Andrea Doria, en Lepanto, se vio obligado a elegir entre romper la propia formación cristiana de galeras o permitir que el hábil y astuto Uluch Alí la envolviera por el sur, decidiéndose por lo primero y siendo también por ello severamente juzgado para la posteridad. Toda gran batalla naval parece, pues, ofrecer una decisión crítica tan difícil como polémica: también Trafalgar, batalla de la que el próximo mes de octubre se cumple el bicentenario.

La controversia en este último caso viene a cuento de la famosa virada por redondo de la escuadra combinada francoespañola al mando del almirante Pierre Charles Villeneuve. Este marino francés había sido duramente criticado por Napoleón, considerándole responsable de que se viniera abajo el plan de invasión de Inglaterra, y acusándole de ineptitud y pusilanimidad. A pesar, también, de las críticas de sus propios vicealmirantes subordinados, Villeneuve decidió, apoyándose en el parecer de los mandos españoles durante el consejo celebrado a bordo del buque insignia *Bucentaure*, el día 18 de octubre de 1805, quedarse donde estaban, es decir, en la bahía de Cádiz, para evitar caer en la trampa que la escuadra del almirante inglés Nelson, efectuando un «bloqueo abierto» (por debajo del horizonte), les había tendido en el exterior. Era una decisión plenamente acertada dada la superioridad inglesa y el desen-



El almirante francés Villeneuve.

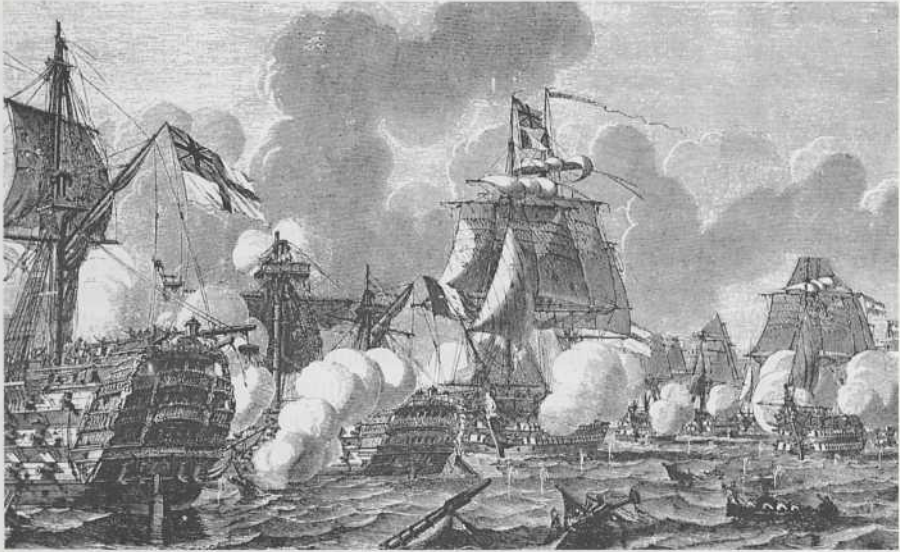
trenamiento e inferioridad táctica de la escuadra combinada; no obstante, se oponía a las últimas y terminantes órdenes de Napoleón, deseoso de que su escuadra pasara inmediatamente al Mediterráneo.

Al enterarse Villeneuve de que Bonaparte, llegado al colmo de la paciencia, había decidido su sustitución por el almirante Rosilly, que ya estaba en camino, opta por una decisión improvisada y de elevado riesgo, zarpar de improviso de Cádiz intentando sorprender y adelantarse a Nelson, para doblar rápidamente el estrecho de Gibraltar con la flota, ganado así de nuevo el favor del emperador. Villeneuve huía de Rosilly y de Nelson, en realidad tal vez de sí mismo, en una carrera escalofriante que costaría miles de vidas y le conduciría al desastre.

Ordenada, pues, la salida, contraviniendo claramente lo acordado en el consejo, el 19 se inicia la maniobra

y para el 20, ya estaba toda la flota en la mar —33 navíos— al completo. Como no podía ser menos, los ingleses estaban sobre aviso gracias a sus fragatas, «los ojos de la escuadra», y actuaron en consecuencia, haciendo rumbo en pos de los fugitivos. Los francoespañoles navegaban formados en cinco columnas, dispositivo de marcha adecuado para protegerse unos a otros y avistar con facilidad las señales del navío almirante. Pero, ante la proximidad de los ingleses, que se dirigían a cortarles el paso, a las nueve de la noche del día 20, Villeneuve ordena formar en línea de batalla, es decir, línea de fila de unas cuatro millas y media de longitud, quedando el *San Juan Nepomuceno* como guía, y el *Neptuno*, de Cayetano Valdés, en cola de la formación.

Al amanecer del 21, día en que se libraría el combate, se pudo ver ya con claridad que la flota inglesa iba a atrapar a la escuadra combinada; los aliados no conseguirían alcanzar el Estrecho y el Mediterráneo sin combatir. ¿Qué hacer? Enfrentado a esta evidencia, Villeneuve decide virar por redondo, es decir, darse la vuelta pasando las popas por el lado del viento, lo que dejaría la escuadra en óptima posición para marcharse por donde había venido, es decir, para retirarse a Cádiz. ¿Huida ante el enemigo? No son pocos los autores que tachan a Villeneuve de cobarde por ello. Sucedió, además, que, al virar por



Batalla de Trafalgar. (Grabado colección M. J. J.).

redondo, la escuadra combinada se desorganizó por completo, rompiéndose la línea, que quedó hendida hacia el este por el centro, y prácticamente dividida en dos grupos. Y, por último, una quincena de navíos aliados quedaron desplazados hacia sotavento, fuera de línea, con lo que no podrían combatir inicialmente. Es decir, que tan sólo 18 navíos quedaron en condiciones de hacer frente a los 27 enemigos.

Apoyándose en estos hechos, se ha calificado a Villeneuve de inepto —no apto para el mando—, entendiendo que debería haber previsto lo que sucedió, recibiendo muchos comandantes españoles y franceses los duros apelativos de torpes y cobardes. Churruca, ahora en cola de la formación, pronunció su famosa frase: «El almirante francés no conoce su oficio; la flota está perdida», que ha sido tomada como referencia para las críticas. Lo que proponemos en este artículo es analizar si estas críticas son correctas.

Inicialmente, hay un argumento en contra ineludible: ¿qué alternativa tenía Villeneuve? Si hubiera proseguido como iba, hacia el Estrecho, el eficazísimo sistema de ataque de Nelson (dos cuñas seccionadoras de las dos terceras partes de la flota aliada) habría dejado fuera de combate a la potentísima reserva de Gravina, con 12 navíos, que, por su parte, se encontrarían con el paso franco hacia el Mediterráneo, puesto que el Estrecho sólo estaba protegido por cinco navíos ingleses.

No obstante, nuestro parecer es que Gravina habría vuelto a virar en apoyo de su comandante en jefe, que, entretanto, habría tenido que hacer frente a

Nelson con 21 barcos, en mucho mejor orden que tras la virada. Desde el punto de vista táctico, a Villeneuve le habrían cortado la retirada, lográndose el famoso «copo» que todos los generales de tierra tratan siempre de evitar; ¿Por qué se le niega esta habilidad a Villeneuve, tildándole de cobarde? Desde luego que Villeneuve, un marino veterano, debió prever el desorden en que quedaría sumida la escuadra, y más teniendo en cuenta que los navíos españoles y franceses navegaban intercalados, tal como se acordó para evitar que unos dejaran a otros en la estacada, como sucedió en San Vicente. Pero, si la virada por redondo se hizo mal, fue por culpa de quince capitanes que no supieron, o no pudieron, maniobrar correctamente sus barcos. Cargar también con esta responsabilidad al comandante de la flota, esperando de él poderes para vaticinar lo que iba a suceder, parece ciertamente excesivo.

Cuando un velero arriba para virar por redondo, aumenta sustancialmente su andar, que luego se reduce al quedar el barco empopado y superponerse el viento aparente a la velocidad del buque. La rapidez en meter la caña para que la proa caiga a sotavento, y la destreza de quien gobierna la nave arribando y orzando para frenar y acelerar la nave serán fundamentales, navegando en formación, para evitar abordar al buque que nos precede o, igualmente, para que el matalote de popa no llegue a abordarnos. Aunque hubo numerosos navíos francoespañoles que lo hicieron correctamente —y citaremos el caso del *Santísima Trinidad*, el barco más grande de la flota y teóricamente el más torpe, pero magistralmente maniobrado por marinos veteranos, como su comandante, don Javier de Uriarte, y el brigadier don Baltasar Hidalgo de Cisneros, que izaba en él su insignia—, el hecho es que casi la mitad de la flota lo hizo mal. Ante la disyuntiva de evitar al barco que te precede, caben dos opciones: orzar braceando las vergas o abatir para caer a sotavento. En el primer caso, el navío en cuestión aparecerá del lado del enemigo, peligrosamente solo y con la proa o la popa desprotegidas; es lo que pasó, desgraciadamente, con el valiente *Bahama*, de don Dionisio Alcalá Galiano. Mientras que, si se opta por la opción segura —y que, aún hoy en día, se enseña en cualquier academia de náutica deportiva—, evitará el obstáculo por sotavento. Lo que, en Trafalgar, te dejaba fuera de línea y fuera de combate, con la obligación de remontar el viento para volver a la formación y, también, con la huida hacia Cádiz, tentadoramente a mano y libre de obstáculo alguno.

Así pues, como vemos, puede que Villeneuve fuera un cobarde, pero su decisión táctica es irreprochable. Y puede que alguno de los comandantes también lo fueran, pero la alternativa de caer a sotavento era segura y ortodoxa. Por lo que las críticas en este sentido han de calificarse, cuando menos, de superficiales y poco escrupulosas; algo comprensible en profanos, pero nunca en marinos expertos ni en conocedores de la navegación a vela. Y es que resulta imprescindible saber navegar a vela para juzgar la maniobra de Villeneuve en Trafalgar.

Vayamos pues, ahora, al fondo de la cuestión: ¿Fue mejor o peor para la flota combinada virar por adelante en Trafalgar? Hagamos lo que le gustaría hacer a cualquier almirante sometido a la tensión de la batalla y ante la necesidad de una decisión rápida, es decir, sopesemos cuidadosamente las ventajas e inconvenientes. Las ventajas de la virada por adelante no son, como ya se ha visto, nada despreciables: los 12 navíos de la reserva entran en combate, se evita el «copo», dejando expedita la retirada, y la propia virada sería causa directa de que Gravina, una vez perdida la batalla, pudiera retirarse con una decena larga de navíos con rumbo a Cádiz. Inconvenientes: la retaguardia de siete navíos del almirante Dumanoir es la que ahora queda fuera de combate, la maniobra provoca una descomposición de la escuadra que reduce la relación inicial de combatientes a un peligroso 18 contra 27 —y a un escalofriante 11 a 27 si tenemos en cuenta los navíos de Dumanoir que no entraron en combate—. Así queda claramente explicada la superioridad obtenida por los británicos en la batalla, causa directa de la derrota.

Si no se hubiera virado por adelante, siguiendo tal cual iban, la proporción inicial habría sido de 21 a 27, y la formación inicial, mucho más sólida. Por tanto, el combate habría resultado mucho más largo y duro, puesto que la escuadra combinada no habría podido ser «drenada» hacia Cádiz. Gravina habría vuelto al combate y, sin retirada posible, la única salida, una vez derrotados, habría sido emprender la incierta travesía del Estrecho hacia Cartagena. Sin duda que el desastre aliado habría sido mucho mayor, con muchas más víctimas, tal y como suscriben completas derrotas logradas por los británicos como Aboukir o Copenhague. En resumidas cuentas, no podemos concluir qué solución habría sido más positiva —también depende de lo que consideremos positivo— para los aliados sin caer en los dominios de la historia-ficción; pero nuestro parecer es que los resultados generales, es decir, la completa derrota, no habría cambiado sustancialmente.

Y es que Villeneuve no tenía alternativas; una vez que cometió sus dos grandes errores, a saber, salir de Cádiz y ofrecer a su enemigo Nelson lo que éste esperaba, una imperfecta línea de batalla a sotavento, ya sólo la huida le habría librado del desastre. La virada por redondo fue un avisado recurso táctico de última hora para colocar a su flota en las mejores condiciones posibles; recurso que se echó a perder por la falta de destreza de los comandantes y oficiales que maniobraban la mitad de la escuadra combinada. Si lo hubieran hecho bien, Nelson, desde luego, lo habría tenido más difícil, con una proporción de 26 contra 27. Una vez más, se demuestra que la inteligencia del comandante no sirve de nada sin la pericia de sus subordinados.