

ORIGEN Y CIRCUNSTANCIAS DE LOS MANDOS FRANCESES DE TRAFALTAR- P.C. DE VILLENEUVE

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA

La Marina francesa del reinado de Luis XVI fue probablemente la más brillante y equilibrada entre sus contemporáneas. Tradicional y pragmática a la vez, había sabido compaginar con realismo y como ninguna otra de la época, el prestigio social tradicional y las aspiraciones de una burguesía hasta entonces postergada para el mando. Sin abandonar el elitismo y el espíritu de cuerpo y atendiendo a las crecientes necesidades de personal del segundo poder naval del siglo, había creado un cuerpo de oficiales bicéfalo en cuanto a su origen, pero único en cuanto a sus responsabilidades y privilegios. El tradicional cuerpo de mando, con consideración de corporación militar de la casa real, esmeradamente preparado en sus academias de guardias marinas privativamente dedicadas a los vástagos de la nobleza de sangre, se había visto complementado en sus bases por jóvenes de menor preparación, procedentes de la otra marina, la mercante, mucho menos encopetada y sabia, pero mucho más experimentada en la navegación práctica.

La Royal Navy británica aventajaba a la Marine Royale en cuanto al número de aspirantes de esta procedencia menos ilustre, pero su oficialidad como conjunto era mucho menos instruida y el servicio de mar no había sabido captar el interés de las élites del Reino, más inclinadas hacia el Ejército y hacia otras actividades, sin descartar las comerciales. El porcentaje de aspirantes procedentes de la práctica comercial y de meritorios en los barcos de guerra frente a los de academia era avasallador, aunque a la postre en los ascensos tampoco estaba ausente el tráfico de influencias.

España se había quedado a medio camino aperturista. Sólo se podía hacer carrera en el Cuerpo de Oficiales de Guerra mediante el ingreso en cualquiera de las tres compañías departamentales de guardias marinas y éstas seguían exigiendo los requisitos de la creada en Cádiz en 1717, incluidas las pruebas de nobleza por las líneas de los cuatro abuelos. Casi como anécdota y excepción, algunos beneméritos pilotos y oficiales de mar habían obtenido, a título personal, los grados inferiores, que no los empleos en propiedad. El patrón de jabeque-correo Barceló, que había acabado sus días como teniente general, pertenecía casi más al mito que a una realidad de referencia, y los componentes del Cuerpo de Pilotos habían tenido que renunciar a su vieja aspiración de ser considerados como Oficiales de Guerra y a duras penas habían obtenido el derecho al

uso de un uniforme. En la Marina británica no existía este último problema ya que su oficialidad no precisaba de la asistencia general en el pilotaje, por ser tan ducha en la práctica náutica como en el combate naval. En la francesa los pilotos podían acabar siendo marinos de guerra y los marinos mercantes que habían debutado como pilotines a los 15 años, tenían abierta la posibilidad de pasarse a los navíos del Rey, según su experiencia de segundos tenientes, tenientes, segundos capitanes y capitanes. Su pase, sin embargo, no estaba exento del sinsabor del trato displicente de los oficiales de carrera, conocidos como "rouges", por contraposición a estos "bleues" alusivo al color de su uniforme previo de "pañó piloto".

El caballero de Fréminville, marino e ilustre escritor de esta época, habla sorprendido en sus memorias a bordo del "Intrépide" de la oficialidad contemporánea: "El conjunto formaba un contraste singular, unos pertenecían a las viejas familias, los otros salidos de lo más bajo del pueblo, viciosos, sin honor ni delicadeza". Era, naturalmente, la opinión de un elitista, porque si bien la Marina se democratizó aún no llegó a convertirse en el "refugium peccatorum" en que más tarde se transformaría.

Como claro ejemplo de las facilidades ofrecidas, podemos mencionar al que llegaría a ser famoso explorador del Pacífico y del Índico, Nicolás Baudin, piloto de la marina mercante, que pasó directamente a la de guerra en 1786 con el grado de segundo teniente.

El incremento de la marina comercial y el aliciente de unas expectativas de promoción interna mayores que las de otras profesiones más anquilosadas, había atraído a muchos jóvenes entre los que la de guerra podía seleccionar para sí los necesarios. Es la época dorada del enriquecimiento de puertos como Burdeos, El Havre, La Rochelle, Marsella y Bayona y de la creación por el propio Rey de las primeras líneas regulares de navegación entre Francia y sus colonias por medio de paquebotes armados y al mando de oficiales de la Marina Real que realizaban funciones comerciales y de correo marítimo, hermanando de nuevo las dos marinas y asegurando además el entrenamiento de los oficiales desembarcados. La trata y el transporte de negros para ser vendidos en las colonias españolas de América, reducido por la competencia con los ingleses, había podido recuperarse al incrementarse las necesidades de mano de obra en sus propias islas azucareras caribeñas, con lo que el mando y tripulación de estos buques negreros se sumó a la lista de ofertas para jóvenes marinos, mientras que la pesca de altura empleaba a más de 12.000 marineros en 300 buques. Durante las pasadas guerras, la potenciación del curso había contribuido también al entrenamiento y a la ósmosis entre las procedencias; en tiempo de paz, a

los ociosos pero entrenados corsarios de Dunkerque, Boulogne, Nantes, Saint Malo o Brest les quedaba la opción del ingreso directo o indirecto en la Armada. En este aspecto, el del adiestramiento de la oficialidad, Francia había conseguido acortar distancia respecto a la Gran Bretaña que, poseyendo la mayor flota mercante del momento histórico, podía dar trabajo a los Oficiales de Guerra no empleados. Sus homólogos españoles, desembarcados por exceso de plantilla o por encontrarse los navíos desarmados en tiempo de paz, tendían a vegetar a medio sueldo por los departamentos a la espera de algún puesto administrativo con el que suplir la diferencia. La creación de los Correos Marítimos por Carlos III había paliado sin embargo un tanto la situación previa, al permitir ocupar en ellos a algunos oficiales.

La Francia que marchaba rápida e inexorablemente hacia la revolución burguesa, había empezado a tomar sin embargo antídotos contra ella por lo que a la Marina se refería. A las medidas citadas cabía añadir además que a su nobleza más acrisolada no le estaba vedado el comercio marítimo, y los grandes capitales se involucraban en la construcción naval, en el armamento y avituallamiento de armadas, en el transporte de tropas y en el comercio colonial. Por contra, en España, donde se inician tímidas medidas para crear una nueva aristocracia comercial, los rígidos cánones del estamento nobiliario seguían prohibiendo el comercio pese a las protestas de Jovellanos. De Inglaterra no hay ni que hablar a este respecto, era el mundo en el que la libertad de empresa se erigía como dogma.

En el corto periodo de 1789 a 1795 se vivieron a continuación las horas más negras de la Marina francesa, descabezada como su Rey.

La revolución de 1789 desorganizó por completo la Marina, obligando a los oficiales monárquicos de origen nobiliario a expatriarse casi en masa. En junio de 1791 sólo quedaban en servicio un 25%, procedentes en su mayoría del "cuerpo azul" que, como contrapartida, experimentó un gran auge y un impensado incremento en sus oportunidades profesionales.

Durante los primeros años revolucionarios algunos oficiales nobles permanecieron sin embargo en sus puestos. De los principales de ellos obtuvo la República sus primeros almirantes; el renegado duque de Orléans los encabezó, junto con los también almirantes d'Estaing y Chaffault. Louis René Latouche-Treville fue también de los más caracterizados; de capitán de navío había sido diputado por la Nobleza en los Estados Generales, pero poco después había abrazado la causa del Estado Llano. En la batalla de Trafalgar (21/X/1805) aún quedaba algún mando de la antigua procedencia tradicional y nobiliaria. El propio comandante general, el vicealmirante Villeneuve lo era. Pierre-Charles

de Villeneuve, de noble familia provenzal que había dado varios marinos a Francia, al contrario que buen número de sus camaradas "rouges" no había querido emigrar, identificándose con los ideales de la Revolución. Con Charles-René Magon de Medien, que había ingresado como guardiamarina en 1777 a los catorce años, ocurrió algo parecido. Contralmirante en 1805, y segundo de la división táctica de reserva al mando de Gravina en Trafalgar, sería otro de sus heroicos muertos con su insignia arbolada en el "Algésiras". Pierre-Etienne René Dumanoir le Pelley era también oficial "de academia" y sobrino de un conocido vicealmirante de la Marina Real; sometido a consejo de guerra por su polémica actuación mandando la vanguardia en Trafalgar, y en el combate de Cabo Villano (4/XI/1805) en el que sería hecho prisionero, caería en desgracia, para ser posteriormente ascendido y concedérsele un título condal por la Restauración. Por lo tanto, los mandos superiores, los tres oficiales generales franceses de Trafalgar procedían del "Grand Corps". Del "Cuerpo Azul" y de una anterior experiencia mercante provenían, por su parte, dos de los más completos y heroicos comandantes que tomaron parte en Trafalgar al mando de sus respectivos navíos, habiendo ingresado en la Marina del Rey durante el "Ancien Régime": C. Jean Gilles Filhol-Camas, que se convertiría en comandante del navío de 74 cañones "Berwick" a cuyo mando encontró la muerte partido en dos por una bala enramada; procedía del comercio, y pudo incorporarse a la Marina Real como subteniente de navío en 1786. También el que mandaría el navío de igual porte "Fougueux", C. Louis-Alexis Baudouin, muerto asimismo en la batalla intentando rechazar una tentativa de abordaje del "Téméraire".

Los primeros años revolucionarios fueron del dominio de los clubs y de las sociedades populares, ante cuyo poder e instrucciones se introdujo el desorden; los oficiales fueron desobedecidos, perseguidos y algunos incluso asesinados. Sólo se toleró a los más condescendientes, por lo que muchos renunciaron a imponer su autoridad por temor a ser denunciados como realistas. La intimidad y confraternidad como virtudes republicanas se extendieron a las relaciones entre jefes y subordinados, minando la disciplina y dando lugar a que estos últimos se permitieran discutir las órdenes, especialmente las más desagradables, siendo común el tuteo propio de camaradas. A bordo, el almirante, comandante, oficiales y guardias marinas comían todos juntos y compartían todo por igual, construyéndose los buques con ranchos colectivos que vinieron a sustituir a los tradicionales de oficiales. A la escasez de mandos se sumó el cierre de las academias de Vannes y de Alais por conservadoras, lo que obligó a acudir a la marina mercante, estableciéndose una organización nueva que favorecía el pase de los oficiales de ésta al ramo de guerra con grandes alicientes, asimilándose los capitanes mercantes a

capitanes de navío. Un mero examen de ingreso capacitaba en ese momento para formar parte de la Marina republicana con consideración de "aspirante entretenido". De los mandos de unidades a flote en Trafalgar de esta procedencia, dos son los más relevantes: Infernet y Lucas, ambos nombrados alféreces de navío en 1792, el año en el que Luis XVI pasaba a ser el ciudadano Capeto. Louis-Antoine-Cyprien Infernet había comenzado de marinero en 1776, y en 1778 había conseguido ser asistente de piloto; como capitán de navío se distinguiría en el combate de Finisterre (22/VII/1805) mandando el "Rhin" y en Trafalgar observaría una conducta particularmente heroica siendo rendido su navío, el "Intrépide", tras haber combatido contra cinco enemigos, siendo nombrado contralmirante honorario tras su liberación. C. Jean-Jacques-Etienne Lucas había sido pilotín; en Trafalgar, y al mando del "Redoutable", acudiría en auxilio del "Bucentaure" contra el "Victory" y el "Téméraire", en cuyo ataque resultaría muerto Nelson.

A partir de la proclamación de la República (21/IX/1792) y durante los primeros meses del año siguiente los acontecimientos luctuosos se precipitaron, creándose enemistades el Gobierno revolucionario fuera y dentro del país, estallando la contrarrevolución en La Vendée y en otras partes. Algunos mandos navales de la escuadra y base de Tolón, escandalizados por el giro que estaba tomando la Revolución tras el magnicidio real, como el vicealmirante Trogoff, pactaron con Hood y pusieron en sus manos el principal arsenal francés del Mediterráneo.

La entrega de Tolón y el temor a que esta situación se reprodujera en otros lugares produjo una depuración política de la Marina; se guillotizó al duque de Orléans y al almirante d'Estaing, y el almirante Chaffault murió en prisión, siendo excluidos e incluso deportados leales servidores de la Revolución por el mero hecho de ser de origen aristocrático. El ya contralmirante Latouche fue detenido y encarcelado, el capitán de navío Villeneuve destituido, y Magon de Médine arrestado como sospechoso. Pero otros de origen plebeyo también fueron purgados; entre ellos se encontraban algunos otros futuros mandos en Trafalgar, como el joven capitán de navío Esprit-Tranquille Maistrail, arrestado en junio de 1794, aunque prontamente liberado cuatro meses después, y que mandaría el "Neptune", de 80 cañones, en 1805, para terminar su vida profesional como contralmirante.

La purga por razones políticas obligaba a rellenar las vacantes. Los más inflamados oradores de las sociedades populares que lo desearon obtuvieron grados y empleos, viniendo a hacer las veces de los comisarios políticos que impedían ejercer el mando en el Ejército; y gavieros, calafates y artilleros de mar, prácticamente analfabetos, se convirtieron en oficiales, de la misma forma que en Tierra se había

habilitado a los individuos de clase de tropa, sin conocimientos ni prestigio.

Esta medida favoreció la desmoralización, no sólo de los mandos, sino también de los marineros, durante un largo periodo de sucesión de desastres debidos a la incapacidad de un personal improvisado que había venido a sustituir a quienes habían precisado de un largo aprendizaje. Si la situación había sido mala al principio del nuevo régimen, el empeoramiento llegó al máximo con el Terror, cuando un antiguo y famoso corsario de Biarritz, Dalbarde, fue nombrado contralmirante y ministro de Marina; y ni siquiera él pudo controlar la actividad demoledora de los comités, que acabaron por conseguir la supresión del ministerio. Este caótico estado de cosas se prolongó hasta 1795 en que, como colofón y epitafio, la Ley de 15 de mayo declaró en tono triunfal: "Le Corps de la Marine est supprimé". Paralelamente, el elitista y numeroso Cuerpo de Artillería de Marina (5.400 hombres) fue disuelto y su cometido asignado a individuos políticamente seguros, pero sin preparación. A estas medidas se sumó otra que, aunque intachable desde el punto de vista ético, vino a privar a la Marina de la República de una de sus escasas canteras de mandos marineros, la supresión de la esclavitud en 1794. El almirante Luis Tomás de Villaret de Joyeuse que, como Villeneuve, había pertenecido al viejo y clasista "Grand Corps", y había servido activamente como el principal general de mar de esta época para después ser deportado por sus convicciones monárquicas declaradas, trazó un retrato del 90% de los oficiales de la nueva Marina en el que los rasgos predominantes eran la apatía, la ignorancia, el afán de intriga, la envidia más rastrera, la carencia de generoso desinterés, la falta de experiencia y la incapacidad para mandar maniobras colectivas de escuadra. Como contrapartida, no les faltaba ni valor, ni patriotismo. Todo ello lo había experimentado el propio Villaret durante el transcurrido quinquenio, incrementado por las medidas democratizadoras y corroborado en los combates contra los ingleses desde el verano de 1793 hasta el que había tenido lugar frente a la isla de Groix el 23 de junio de 1795, y en el que sus órdenes habían sido olímpicamente ignoradas. En este punto, sin embargo, había pasado lo peor.

Tras esta última campaña, la Convención abrió por fin los ojos y decidió poner remedio a esta realidad patente, aunque las verdaderas medidas las tomaría el Directorio. Paralelamente al desarme por las tropas regulares de los "sans-culottes" parisinos, se enviaron comisarios enérgicos con plenos poderes a los departamentos y flotas para deshacer la organización naval y reconstruirla con nuevas bases en virtud de nuevos decretos (25/X/1795). En la aplicación de esta normativa se haría famoso, en Brest, Jean Bon Saint André. Los responsables de los

desastres navales fueron llevados ante un consejo de guerra, a muchos oficiales se les suspendió el sueldo, y los más incapaces, agitadores e indignos fueron excluidos, suprimiéndose los clubs y las sociedades de Marina.

Se llamó al contralmirante Lorenzo Truguet, que había sido encarcelado tras su fracaso en apoderarse de Cerdeña dos años antes, al negarse la indisciplinada marinería, constituida en club, a tomar parte en el ataque a Cagliari. Como en el pasado había ayudado a reorganizar la Marina turca, se le hizo ministro, ascendiéndole; y no tuvo reparos, a su vez, para llamar a antiguos legitimistas como sus colaboradores a cambio de interesantes promociones.

Eustache Bruix, teniente de navío al producirse la Revolución, volvió al servicio como capitán de navío, dándosele el mando del "Eole", y pasó a sustituir a Truguet en el ministerio en 1798. En 1803 su mala salud le impediría aceptar el mando de la escuadrilla de Boulogne para llevar a cabo el plan imperial de conquistar Inglaterra. También se repuso en su empleo a Denis Decres, que, noble como los anteriores, había sido también destituido y detenido pese a su amplio historial de actos valerosos. En 1798 sería nombrado contralmirante y tres años después sucedería a Bruix en el ministerio.

La disciplina empezó pronto a renacer y la oficialidad recuperó buena parte de su espíritu. Su grado de preparación no mejoró sin embargo gran cosa, resultando también su experiencia muy deficitaria. Dispersos por toda Europa los antiguos oficiales "rojos", "azules" y revolucionarios moderados, se les intentó repescar para la Marina recién remodelada, y en alguna medida se consiguió, dando lugar a una oficialidad variada en cuanto a su origen, pero mucho más homogénea y eficaz gracias a una obligada tolerancia y a una clara finalidad patriótica compartida por encima de antiguas adscripciones, dentro del nuevo espíritu equidistante del jacobinismo y de la reacción monárquica.

Villaret de Joyeuse fue rehabilitado y se le dio el mando de la escuadra destinada a Santo Domingo, Latouche fue repuesto en su grado de contralmirante, y el muy preparado capitán de navío Villeneuve también en el suyo, y meses después ascendido. A partir de 1799 el cónsul Bonaparte tomó conciencia de la necesidad de revitalizar el alma de la Marina, al igual que estaba recuperando su entidad corpórea bajo el ministerio del ingeniero Forfait mediante la reorganización de todos los servicios de los arsenales, supervisada por una figura emblemática, el Prefecto Marítimo, elegido indistintamente entre oficiales navales o administrativos (27 de abril 1800). Pero la desorganización de la Marina persistió y se fracasó en el empeño de formar capitanes y almirantes modélicos. Su sucesor en el ministerio, el almirante Decres, no tuvo más

éxito, a pesar de su laboriosidad e inteligencia. Decres era también un recuperado; nombrado en 1801, procedía de la antigua Marina, y reorganizó los servicios, y fue un excelente administrador, pero en cuestión de personal, no pudo hacer más que preparar, sin ser consciente de ello, a los futuros mandos de la Marina de la Restauración borbónica, aunque siguió llamando a servir al mayor número que pudo de los antiguos oficiales. Durante este periodo, la Marina recupera sus viejas tradiciones, buenas y malas, y se va asentando una nueva doctrina general y táctica, reimponiéndose el viejo dogma de los primeros tratados de evoluciones navales de mantener la línea de fila; la prudencia se convierte en la más valorada de las virtudes, estimándose peligroso el espíritu de iniciativa. Lo que prima es conservar los navíos como amenaza y fuerza disuasoria ya que no se dispone de la supremacía naval, lo que equivale a tener que soportar interminables bloqueos o, en el mejor de los casos, mantener una defensiva a ultranza en los combates, desechando las oportunidades.

Con la ruptura de la Paz de Amiens en 1803 el Primer Cónsul comprobó por sí mismo las carencias de la mayoría de sus oficiales y su escasa instrucción general y técnica. Intentó activar extraordinariamente la construcción y los preparativos de desembarco, animando a las grandes ciudades a que votasen sumas para la construcción de navíos y embarcaciones de la flotilla. De Brest a Flesinga, todas las radas, costas, desembocaduras y cauces se convirtieron en astilleros. Bonaparte los visitaba y decidió hacer de Amberes el mayor arsenal de Francia para tener una pistola cargada sobre el corazón de Inglaterra.

Proclamado emperador y no pudiendo obtener la paz, formó el vasto plan de campaña naval de 1805, pero fue siempre consciente de que Francia no tenía un almirante audaz y activo ni subordinados que le pudiesen secundar. En las vísperas ya de Trafalgar, decidida la sustitución de Villeneuve por Rosily, Napoleón, a quien tampoco este último inspiraba demasiada confianza, permitió que se publicase en el "Moniteur" que a la Marina francesa no le faltaba sino un hombre de carácter atrevido y de mucha sangre fría.

Napoleón I no escatimó esfuerzos para mejorar la situación mediante dos tipos de medidas que le eran especialmente familiares y gratas: imbuir a la Marina del culto al Emperador que ya poseía el Ejército, como medio de dar un objetivo y un contenido a la heterogénea oficialidad, y ascender a los más capacitados sin tener en cuenta ni su procedencia ni su edad.

El fogoso Magón e incluso el propio Villeneuve se caracterizaron especialmente por su fervor napoleónico, y muchas de las actitudes de este último sólo pueden comprenderse conociendo el temor a incurrir en

el desagrado del Emperador y el remordimiento de haberle desilusionado que le embargaban, incluidos el combate de Finisterre, la batalla de Trafalgar y su suicidio en un sórdido hotel de Rennes (22/IV/1806).

En realidad, lo que les faltaba a los oficiales franceses era la práctica de largas singladuras y ejercicios de escuadra. Aunque su moral no era demasiado alta y se reconocían inferiores a los ingleses, eran por lo general valientes y disciplinados.

En opinión de muchos historiadores el nombramiento de Decres en este aspecto no fue afortunado, fracasando rotundamente en la preparación y selección del cuerpo de mando. Napoleón tenía en su ministro una confianza sin reservas y le conservó hasta durante los "Cien Días"; era un administrador inteligente y honrado, pero no era un auténtico jefe militar ni comprendía las cualidades que éste debía reunir; muy celoso de su autoridad, nunca hubiese admitido la manifestación de genio entre sus subordinados. En 1803, Latouche-Tréville, el mejor almirante de Francia, comandante general de la escuadra del Mediterráneo, había pedido ser trasladado a bordo de su buque insignia, el "Bucentaure", al sentirse enfermo, falleciendo en la rada de Tolón y dejando vacante ese puesto destinado a que se le encomendase la responsabilidad esencial de la gran maniobra estratégica contra Inglaterra. Villeneuve se había distinguido por su inacción en el combate de Aboukir de 1798, en el que había demostrado una carencia total de iniciativa y permanecido inerte a la cola de la línea de combate sin ayudar a su jefe asediado por el enemigo; sin embargo fue el elegido para ocupar tan importante vacante. Su amistad personal con el ministro Decrés había prevalecido sobre cualquiera otra consideración, pese a que este último había coincidido con él en la citada batalla. Napoleón tal vez no conocía sus circunstancias y cuando las conoció tardó demasiado en intentar poner remedio al caso .

Buen marino y de gran instrucción, su promoción al primer rango como vicealmirante resulta sorprendente ya que carecía de todas las cualidades de un alto mando. Débil, indeciso, sin confianza alguna en sí mismo ni en los medios a él confiados, continuamente asaltado de pensamientos siniestros...

Quién era en realidad Villeneuve lo supieron definitivamente sus aliados españoles tras desaprovechar miserablemente las oportunidades de derrotar al inglés Calder después del combate de Finisterre (22/VII/1805) y también Napoleón, cuando le desobedeció y en lugar de dirigirse con su flota al Canal de la Mancha se encerró en Cádiz.

Una vez arribada la escuadra combinada franco-española a Cádiz, Federico Gravina se trasladó a Madrid y tuvo ocasión de exponer a

Godoy su juicio personal sobre su comandante general. "Villeneuve no era el hombre para el caso" resumió el general español, le faltaba energía de voluntad, prontitud de ánimo y aquel arrojo militar que decidía los triunfos y aseguraba los sucesos en los instantes críticos. Irresoluto y lento a la hora de dar las órdenes, "pesando el pro y el contra de las cosas como quien pesa el oro", pretendía precaver todos los riesgos y nada dejaba al azar. Apegado enteramente a las teorías y a los recursos de la vieja escuela de Marina, le resultaba mucho más difícil que a los españoles acomodarse a las innovaciones tácticas de la Marina inglesa. Terco, orgulloso y porfiado en sus ideas, no solía atender a los consejos que diferían de sus principios y de sus reglas. Gravina, como cabal caballero, le reconocía sin embargo el ser valiente y esforzado y el que "en cuanto a su pericia y sus conocimientos aventajaba a muchos de su tiempo".

A la vista de esto, Godoy le confió bajo secreto que el almirante francés iba a ser relevado en breves días, por lo que mientras esto ocurría convenía que mantuviese las mejores relaciones con él, convenciéndole para no entablar combate a no ser que la seguridad de Cádiz o el honor de las armas obligasen a ello, aunque no había razón alguna para temer que el francés tomara ninguna decisión arriesgada, dada su indecisión y su carácter. ¡Grave error!.

A mediados de octubre Villeneuve había recibido instrucciones completamente contradictorias respecto a las habituales, recomendándole tranquilidad, lo que unido a los rumores de su inmediato relevo acabaron por convencerle de la proximidad de éste. De un día para otro se convirtió en el más activo de los hombres, justificando su decisión de enfrentarse a Nelson en inferioridad de condiciones en estos términos: "Para tomar esta decisión de salir de puerto sólo he tenido en cuenta mi ansioso deseo de conformarme con los de Su Majestad y hacer cuanto esté en mi poder para enterrar esa sensación de desagrado con que ha mirado los sucesos de mi expedición anterior". La paradoja de esta historia es que el desastre de la jornada del 21 de octubre de 1805 no se debió a los defectos atribuidos a Villeneuve sino a las pretendidas virtudes que deseaba ansiosamente adquirir.