

TRAFALGAR EN SU ENTORNO POLÍTICO Y ESTRATÉGICO

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



La amenaza francesa y el equilibrio europeo



LOS excesos de la Revolución Francesa y el régimen autocrático que la sucedió instaurado por Napoleón dieron lugar a una serie de guerras que asolaron Europa de 1792 a 1815.

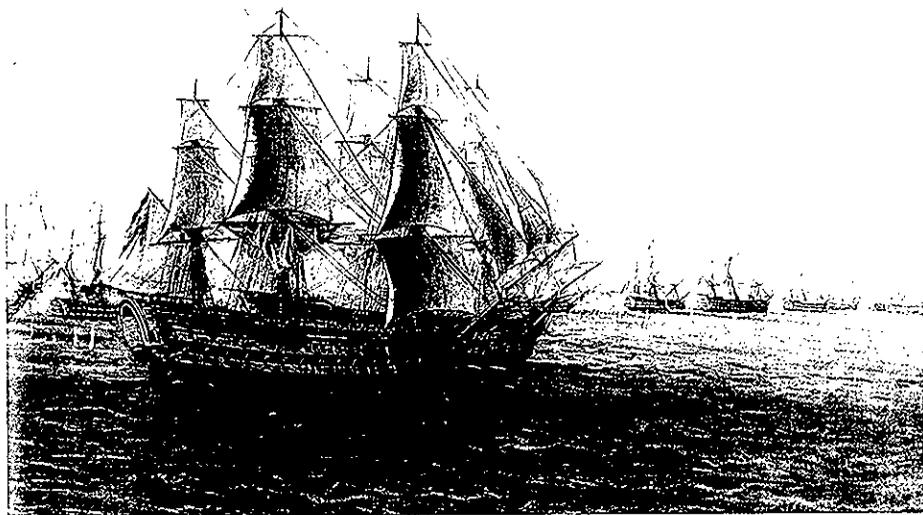
Los sucesivos gobiernos republicanos demostraron su incapacidad para mantener la estabilidad interna y transformaron lo que inicialmente fue guerra ideológica defensiva en guerra de conquista. El régimen imperial que sucedió a la República por la personalidad de su artífice, falto de escrúpulos e incapaz de limitar sus objetivos, fue una amenaza constante para todos los estados europeos. La política expansionista francesa dirigida primero a alcanzar las llamadas fronteras naturales de Francia, los Alpes, los Pirineos y el Rin, se desbordó después para abarcar Italia, Suiza, Holanda, España y buena parte de Alemania. Napoleón, megalómano imaginativo, incluso llegó a pensar en invadir la India como epígono de Alejandro el Magno.

El concepto napoleónico de unidad europea se basaba en el dominio y la sumisión de todos los estados al imperio francés. Napoleón quería países vasallos no aliados o confederados. Los reinos familiares instaurados por él prácticamente carecían de soberanía.

Inglaterra fue la única nación europea que pudo mantenerse firme frente a Napoleón: la protegía su insularidad y la superioridad de su poderosa flota. Gran Bretaña, salvo el corto periodo de paz que siguió al Tratado de Amiens de 1802, nunca llegó a una avenencia con Francia, a la que, mientras Napoleón se mantuvo en el poder, consideró siempre como una amenaza para el equilibrio europeo, para su seguridad, la de su comercio y la de sus colonias.

Para Inglaterra, ambas cosas, equilibrio continental y seguridad propia, estaban estrechamente vinculadas. Un Estado hegemónico en Europa podría disponer de los recursos necesarios para obtener una flota que superara a la británica y le arrebatará el dominio del mar.

Pero para mantener el equilibrio continental no le bastaba con su Armada, a Gran Bretaña le hubiera hecho falta disponer de un ejército que pudiera presentar batalla al francés. Y esto rebasaba sus posibilidades.



Combate de Trafalgar. (Fragmento del óleo pintado en 1870 por Rafael Monleón y Torres. Museo Naval, Madrid).

Francia, con sus 29 millones de habitantes y con el sistema de levas en masa implantado por la Revolución, demostró su capacidad para levantar ejércitos de cientos de miles de hombres, los más numerosos que hasta entonces había registrado la historia.

La población de Gran Bretaña era de unos 11 millones, menos de la mitad que la francesa. La Marina británica, que llegó a contar con unos 200 navíos y más de 400 fragatas, absorbía un potencial humano de 140.000 hombres, y casi dos tercios de su ejército guarnecía las colonias y las bases de ultramar, como era el caso de Gibraltar. En Irlanda, por rechazo a la dominación inglesa, se requería también la presencia de un fuerte contingente del ejército británico. El reclutamiento forzoso por razones políticas estaba descartado, aunque, paradójicamente, se consentía a los comandantes de los buques de la Armada que completaran sus dotaciones raptando ciudadanos británicos en puertos y barcos mercantes y pesqueros de su misma bandera. Las temidas *press gangs* de la Marina británica sembraban el terror entre los pacíficos habitantes de las poblaciones costeras de todo el país.

Gran Bretaña a finales del siglo XVIII era una gran potencia marítima cuyo comercio la había enriquecido. Su riqueza la empleó para subvencionar las coaliciones que en el continente se concertaron contra Francia y para mantener tropas auxiliares que combatieron junto a las suyas, como fue el caso de las portuguesas y hannoverianas.

La situación de España

El arranque de la Revolución Francesa coincidió con el comienzo del reinado de Carlos IV. España contemplaba indignada y recelosa lo que acaecía en el país vecino, donde reinaba un pariente del rey. Pero ni la ejecución de Luis XVI en 1793 indujo a España a salirse de su política de neutralidad. Fue la Convención la que, declarando la guerra a España en marzo de 1793, obligó a Carlos IV a responder, días después, declarándola a la República francesa lo que fue sumamente popular. Con sus victorias iniciales y derrotas posteriores, el Tratado de Basilea de 1795 puso fin a esta guerra y convirtió al denostado Godoy en Príncipe de la Paz.

España, entre Francia e Inglaterra, intentó volver a la antigua política de neutralidad armada que tanto le convenía, pero la pugna entre ambas naciones no lo hicieron posible, viéndose obligaba a inclinarse, como mal menor, hacia Francia. Los ejércitos republicanos, aunque se habían retirado de suelo español en 1795, seguían asomando amenazadores tras las crestas de los Pirineos.

La tangible amenaza francesa indujo a creer que la mejor forma de conjurarla era aliándose con Francia, concertando así el Tratado de San Ildefonso de agosto de 1796. Este tratado fue un remedio de la política de pactos de familia firmados contra Inglaterra, a la que se consideraba enemigo número uno de España, además de por retener Gibraltar, por los agravios recibidos de ella y por sus aptencias comerciales y territoriales en la España ultramarina. El tráfico marítimo con Hispanoamérica era vital para el desarrollo económico de la metrópoli y para las arcas del Estado. Lo que no quedaba nada claro era si se defendería mejor contra la primera potencia naval aliándose con Francia.

Por otra parte, cuando se firmó este tratado los excesos de la Revolución habían remitido y el aburguesado Directorio había moderado la exaltada política republicana, por lo que la francofilia de nuestros ilustrados propició el acercamiento.

Francia por su parte necesitaba nuestra flota para poder embarcarse en una guerra marítima contra Inglaterra, y nuestro concurso para el paso libre por territorio español de sus ejércitos ante una eventual invasión de Portugal, aliado tradicional de Gran Bretaña.

La decisión de España en esta ocasión no pudo ser más desafortunada y, a partir de entonces, siguió una línea política que la subordinó cada vez más a los intereses de Francia conforme crecía el poder de Napoleón, con la constante amenaza de invasión si nos oponíamos a sus designios. Esta peligrosa pendiente nos condujo a las derrotas navales de San Vicente y Trafalgar, y en 1807 al Tratado (más bien Dictado) de Fontenebleau, por el que, bajo un pretendido reparto de Portugal, las tropas de Napoleón se adueñaron de España.

La Guerra de la Independencia impuso la alianza con Gran Bretaña y la adhesión a la Quinta Coalición contra Napoleón.

Hasta entonces la hostilidad británica no había propiciado el entendimiento, dando incluso lugar a la declaración de guerra de 1804 por el apresamiento en tiempo de paz de cuatro fragatas españolas con caudales procedentes de América con destino a España.

El egoísmo francés sólo era comparable al inglés, y a España, en medio, no la dejaron ser neutral como hubiera sido su deseo. Pero tomando partido por Francia ni consiguió evitar la invasión militar francesa de España ni salvar guardar nuestras colonias y comercio ultramarino de los ataques ingleses.

La situación ofrecía cierta similitud con la que se originó en 1940-44 en España, entre Alemania y los aliados, ocasión en que se pudo capear el temporal con mayor acierto y fortuna.

El problema estratégico británico

Inglaterra no podía permitir que el poderío francés se extendiera y robusteciera en Europa. Pero su fortalecimiento no podía impedirlo únicamente su flota.

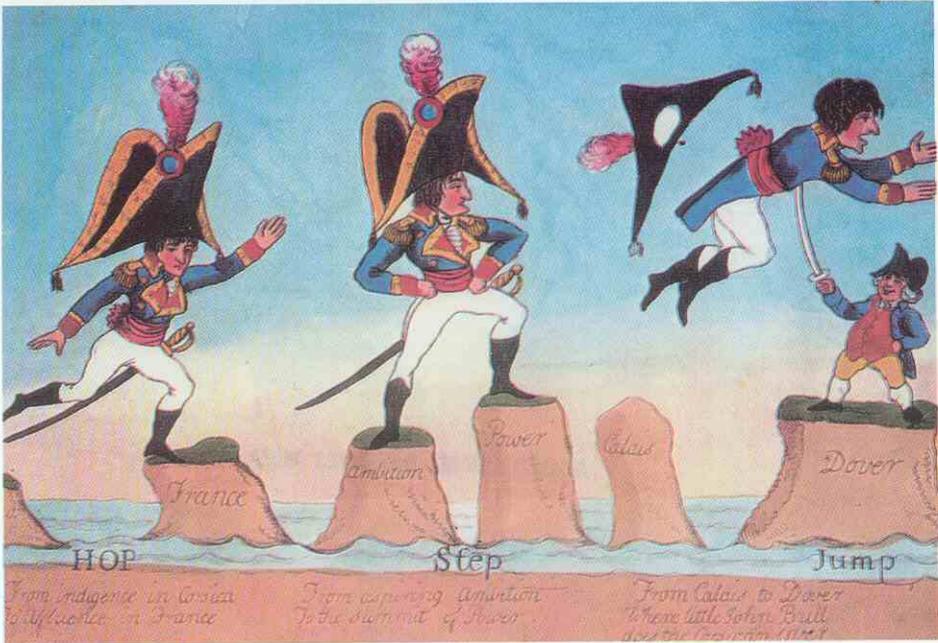
Para frenarlo, aparte de recurrir al bloqueo marítimo y al ataque a las posesiones francesas en ultramar, tenía que intervenir militarmente en el continente, lo que requería el transporte de sus reducidas fuerzas terrestres a este y su desembarco en playa hostil o puerto amigo. El transporte de tropas por mar representaba un complicado problema logístico por el número de buques mercantes que había que fletar y, sobre todo, por lo embarazoso que resultaba el embarque y desembarco de la caballería. La lentitud del desembarco de ésta podía frustrar la sorpresa, y un ejército sin caballería carecía de capacidad para explotar el éxito. Clausewitz, cuyas teorías se basaban en la experiencia de las campañas napoleónicas, estimaba que, entonces, la proporción ideal en un ejército de maniobra entre caballería e infantería debía ser de uno a cuatro, es decir que el 20 por 100 de sus efectivos debían ser montados.

Cuando en 1808 Wellesley desembarcó sin oposición en Portugal necesitó cinco días para poner en tierra 9.000 hombres con pocos caballos y carruajes. Se enfrentó con el mariscal Junot en Viviero y lo derrotó, pero no pudo aniquilar completamente al ejército francés porque no disponía de caballería para perseguirlo.

La disponibilidad de barcos de transporte fue durante todos estos años de guerra factor limitativo de los efectivos que Inglaterra podía situar en el continente, aparte de que, por largos periodos de tiempo, no existió fuerza aliada para agregar al reducido ejército británico.

Como es habitual en todas las guerras, los problemas tácticos y logísticos condicionaban las decisiones estratégicas.

Esta situación impuso una estrategia de carácter cíclico. Cuando Austria, Rusia o Prusia combatían contra Napoleón, el ejército inglés hacía acto de



«Brinco, paso y salto».

presencia en el continente. Cuando los aliados continentales de Inglaterra sucumbían, se veía obligada a evacuar su cabeza de playa continental recurriendo exclusivamente a la guerra marítima de carácter preponderantemente defensivo con esporádicas acciones ofensivas en la costa europea o en ultramar. Tres veces antes de 1805 (el año de Trafalgar), el ejército británico hizo acto de presencia en el continente y otras tantas se retiró.

El paso de la estrategia ofensiva terrestre a la defensiva marítima iba acompañada de incursiones y golpes de mano anfibios para destruir en puerto las escuadras enemigas o neutrales que pudieran caer en manos enemigas, como el desembarco en Ferrol en 1800 o el ataque a la flota danesa en Copenhague el año siguiente.

Tomadas estas medidas preventivas para asegurar el dominio del mar, la estrategia británica se orientaba a llevar a cabo acciones ofensivas contra las colonias y fuerzas enemigas en ultramar para apropiarse de las primeras y abrir nuevos mercados al comercio marítimo inglés, privado del europeo por el embargo impuesto por Napoleón, sin excluir las orientadas a obtener bazas negociables que pudieran hacerse valer en las conversaciones precedentes a una paz de compromiso, como sucedió a las que precedieron a la de Amiens de 1802.

El desembarco llevado a cabo por los ingleses en la bahía de Aboukir en 1801, donde Nelson había destruido a la escuadra francesa dos años antes, aparte de despejar el camino a la India obstaculizado por la presencia del ejército francés en Egipto, tuvo como finalidad política negociar la paz desde una posición de fuerza con dicho ejército como rehén.

Pero el recurso a las operaciones de ejercicio del dominio del mar, entre ellas a las anfibas de objetivo limitado, no podía conducir por sí solo a la derrota de Napoleón. De ahí que la diplomacia británica buscara con habilidad atraer a Rusia de la órbita francesa para que, junto con las dos potencias alemanas, Austria y Prusia, abrieran un nuevo frente en el centro de Europa.

Cuando lo consiguió, a Inglaterra se le planteó el problema estratégico de elegir dónde tenía que desplegar el ejército británico para contribuir al esfuerzo aliado.

La alternativa más atractiva, pero también la más peligrosa, era el desembarco en suelo francés. Cuando se planteó esta línea de acción William Pitt hizo saber a sus compañeros de gobierno que con ella podía ganarse la guerra o perderse en un solo envite. Se desistió de seguirla por considerar que la fuerza desembarcada nunca podría ser cuantitativamente tan poderosa como para medirse en territorio francés con el ejército de Napoleón.

Incluso se llegó a pensar en la ocupación de la base naval de Brest para destruir la flota franco-española allí bloqueada, mediante el desembarco en Bretaña de una fuerza de unos 30.000 hombres. Esta alternativa era, por obvias razones, muy del agrado del Almirantazgo, pero el fracaso en Ferrol en 1800 con defensas mucho más débiles hizo que se desechara.

Si había que descartar un desembarco en la costa francesa por el temor a la fácil concentración del ejército francés en su propio territorio nacional, había que pensar en un lugar alejado, donde la fuerza desembarcada pudiera consolidarse en tierra antes de que los ejércitos napoleónicos lanzaran una contraofensiva. Se consideraron los Países Bajos, Hannover y la Pomerania sueca, pero sopesando los factores políticos a la luz de experiencias anteriores no se juzgó a la población local, muy proclive a cooperar con el ejército británico.

El dilema estratégico británico lo resolvió el pueblo español en 1808 que, con su arrojo y determinación, le podía proporcionar la cooperación que no le habían dado otros pueblos europeos más comodaticios al «nuevo orden» establecido por Napoleón. Además, aparte de las partidas de guerrilleros, sobrevivían en muchos rincones de la Península tropas regulares españolas que hostigaban a los ejércitos franceses. Y, por añadidura, a retaguardia del territorio español se encontraba Portugal, más asequible por vía marítima desde Inglaterra que desde Francia por los Pirineos.

Portugal también contaba, como baza explotable, con el magnífico puerto de Lisboa, alrededor del cual podía establecerse, como se hizo, un cinturón fortificado de seguridad.

La península Ibérica fue la solución a los problemas militares británicos. Inglaterra, cuando combatía sola, podía retirarse al reducto portugués tras la línea de Torres Vedras. Cuando otras potencias continentales intervenían, como Austria en 1809 y Rusia en 1812, Wellington pasaba a la ofensiva en España, donde contaba con las guerrillas y las tropas regulares del ejército español.

El problema estratégico francés

En el párrafo anterior hemos presentado este conflicto desde el prisma británico. Ahora conviene hacerlo desde el punto de vista de Napoleón, desde la otra orilla del Canal.

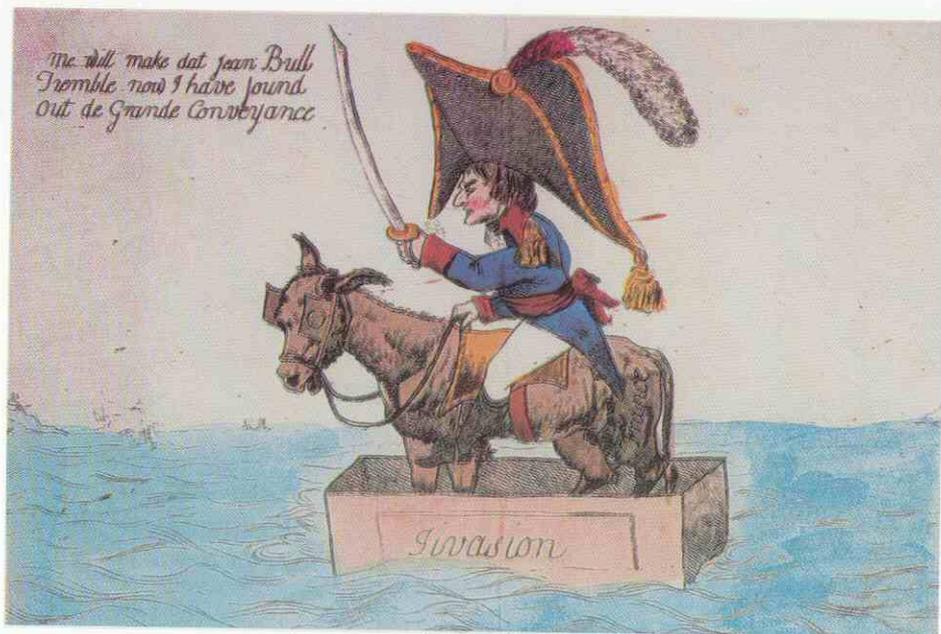
Éste había llegado al convencimiento de que, aunque consiguiera imponer su voluntad por medio de las armas a las potencias europeas continentales, la amenaza inglesa siempre seguiría latente: Inglaterra estaba decidida a promover y financiar nuevas coaliciones en cuanto las naciones derrotadas empezaran a recuperarse.

La solución a su problema estratégico era, como fue la de la España de Felipe II y la de la Francia de Luis XV, extirpar el mal de raíz invadiendo Inglaterra. Pero la flota británica se interponía.

Ésta cuantitativamente era el doble de la combinada franco-española: cerca de doscientos navíos británicos contra cincuenta y tres españoles, treinta y nueve franceses y algunos holandeses en 1801. Cualitativamente, la diferencia era mucho mayor: los cuadros de oficiales profesionales de la Marina francesa habían sido diezmos durante la Revolución y los barcos españoles durante el reinado de Carlos IV estaban muy mal dotados y mantenidos. De los cincuenta y tres navíos existentes en el inventario naval español, sólo veintinueve estaban en condiciones operativas satisfactorias. La escasez de personal (tendón de Aquiles de la Marina de la Ilustración) era agobiante: la matrícula naval y las levas no bastaban para marinar todos nuestros barcos y, en general, el adiestramiento de las tripulaciones hispano-francesas era muy inferior al de las británicas, entre otras causas por la constante permanencia en la mar de los buques ingleses, que bloqueaban las bases navales francesas y españolas donde permanecían atracados o fondeados los navíos aliados.

Aunque poco versado en estrategia naval, Napoleón tenía la experiencia de la expedición a Egipto en 1798, y sabía, por tanto, las dificultades que había que superar para transportar por mar un ejército numeroso y bien pertrechado y, después de llegar al lugar elegido para el desembarco, ponerlo en tierra en costa hostil.

En dicha campaña, un ejército de 36.000 hombres bajo su mando, con 1.200 caballos únicamente, necesitó cerca de 400 buques de transporte.



«Mi burro es una caja de cartón».

Este inmenso convoy, escoltado por la escuadra del almirante Bruix, consiguió burlar a la de Nelson en su larga travesía por todo el Mediterráneo, de Tolón a Aboukir.

Puede aventurarse que con esta experiencia, aunque el factor espacio-tiempo no fuera equiparable, Napoleón no considerara imposible burlar de nuevo a la flota británica y desembarcar en Inglaterra. Primero calculó que bastaría jugar con el factor sorpresa, después estimó que para atravesar el Canal sería preciso obtener previamente su dominio temporal. Parece cierto que Napoleón pronunció en 1804 la repetida frase: «Si fuéramos dueños del Estrecho durante seis horas, seríamos dueños del mundo».

Sea cual fuere su verdadero pensamiento creyó, sin duda, que pocos días de dominio serían suficientes para que 160.000 hombres cruzaran el Canal y que, una vez en suelo inglés, «no tardaría en revistar sus tropas en el parque de Saint James», según sus propias manifestaciones.

Lo que más sorprende de este arriesgado plan no es que Napoleón considerara factible que, actuando con rapidez, podría desembarcar tan numeroso ejército, con su artillería, ganado y tren de campaña en suelo inglés, sino que no mostrara preocupación alguna por su suerte posterior: el ejército francés en Inglaterra podía quedar tan aislado de Francia por la flota británica como lo estuvo el enviado a Egipto.

La vanguardia de este ejército de invasión embarcaría en una numerosa flotilla de lanchas cañoneras y otras embarcaciones menores de poco calado que por centenares se construyeron en todos los astilleros de la costa atlántica, detrayendo recursos que podían ser dedicados a la construcción de navíos y fragatas de las que tan necesitada estaba la Marina francesa.

El Almirantazgo británico, y Nelson personalmente, no consideraba a la mayoría de dichas embarcaciones aptas para alcanzar la costa inglesa atravesando reunidas a remo o vela las agitadas aguas del Canal, zona de bruscos contrastes y fuertes corrientes de marea.

Pese a ello el primer Lord del Almirantazgo, que era entonces el almirante Barham, activo, competente y experimentado veterano de 80 años de edad, desplegó acertadamente a la Marina británica e impartió instrucciones para hacer frente a la invasión.

Siguiendo el criterio de su antecesor el almirante Jervis, vencedor en San Vicente, que sostenía que la primera línea de defensa debía establecerse lo más cerca posible de las bases enemigas, Barham mantuvo sus escuadras frente a las bases de Brest, Rochefort, Ferrol, Cádiz, Cartagena y Tolón, bloqueando los navíos franceses y españoles en ellas apostados.

El bloqueo de Brest, generalmente cerrado, por los barcos del almirante Cornwallis desde mayo de 1803 a noviembre de 1805, capeando temporales a la entrada de La Mancha, ha sido una de las hazañas marineras más encomiables que registra la historia marítima mundial. Únicamente los fuertes vientos del sudoeste proporcionaban un respiro a Cornwallis, ya que impedían a los buques bloqueados salir por la estrecha boca de la ría de Brest.

Tanto los buques de transporte como las embarcaciones de desembarco en los puertos holandeses, belgas y franceses eran estrechamente vigilados por las fragatas y fuerzas sutiles británicas, mientras el almirante Lord Keith, al mando de la flota británica del Canal, con seis navíos y numerosas fragatas, permanecía, con el grueso de ella, fondeado en Las Dunas.

En cambio, en la costa francesa del Canal no podían mantenerse en permanencia navíos de línea aliados por el poco calado de sus puertos. Con el mismo problema se enfrentaron Medina-Sidonia en 1588 y Oquendo en 1639.

La maniobra de diversión estratégica que precedió a Trafalgar

Para desequilibrar este formidable despliegue se ideó una maniobra de diversión que provocara la atracción de la fuerza naval británica lejos de aguas europeas y, una vez logrado, conseguir la concentración de la franco-española en la entrada del canal de la Mancha antes de que los ingleses reaccionaran. De esta forma se lograría en él la superioridad y, como consecuencia, el dominio local del mar durante el tiempo requerido. En resumen, se trataba de provocar la dispersión del enemigo, aprovechándola para lograr la

concentración y superioridad propia en el punto sensible del teatro de operaciones.

Esta idea se le atribuye a Napoleón, aunque parece ser que fue Gravina el que se la sugirió al ministro de Marina francés almirante Decrés, a quien propuso que la concentración lejana de la flota combinada franco-española se llevara a cabo en la Martinica, dada la importancia comercial y estratégica que conferían los ingleses al Caribe como punto focal de su tráfico ultramarítimo. De ahí su poder de atracción.

Lo acertado de esta sugerencia quedó palmariamente demostrado por el pánico que provocó en Londres la noticia de la llegada del almirante Villeneuve a las Antillas dado el peligro que representaba para el tráfico marítimo desde ellas a la Gran Bretaña y por el temor a la pérdida de Jamaica.

De acuerdo con este plan el citado almirante, burlando el bloqueo a que le tenía sometido la escuadra de Nelson frente a Tolón, salió de este puerto con destino a Cádiz, levantó el bloqueo inglés de Cádiz y junto con los navíos españoles que se encontraban en la bahía, listos para hacerse a la mar, se dirigió a la Martinica.

Nelson, que había estado buscando la escuadra de Villeneuve por el Mediterráneo central, supo por fin de su salida al Atlántico y, con su impetuosidad característica, mordió el anzuelo y se lanzó en su persecución.

El plan inicial de Napoleón ya había sufrido una modificación importante: la escuadra de Brest, mandada por el almirante Ganteaume, que también debía dirigirse a la Martinica, no pudo salir de su base por vientos contrarios, y Napoleón le ordenó que esperara en ella. Pensaba que cuando llegara la de Villeneuve a La Mancha la salida de Ganteaume permitiría coger a la inglesa de Cornwallis entre dos fuegos, sin considerar que esto era bastante difícil por el régimen de vientos reinante en la zona.

Nelson no encontró a Villeneuve en Las Antillas, y cuando, en Barbado, se enteró de su vuelta a Europa atravesó de nuevo el Atlántico y llegó antes que la escuadra combinada franco-española a aguas europeas. Nelson tardó 24 días en cruzarlo; Villeneuve, 34.

Villeneuve no había elegido la derrota velera apropiada navegando más al norte para aprovechar los vientos generales del oeste y tardó más que Nelson en llegar a aguas europeas. Este destacó el aviso *La Curieux* a Inglaterra para prevenir al Almirantazgo británico. Dicho aviso avistó a la flota combinada a la altura de las Azores con rumbos del primer cuadrante no en demanda del estrecho de Gibraltar, como suponía Nelson.

Alertado el Almirantazgo, Barham ordenó a Cornwallis establecer una barrera de vigilancia frente a Finisterre y reforzar la habitual a la altura de Ouessant, y a Nelson, que ya lo había hecho por propia iniciativa, dirigirse al canal de la Mancha.

Villeneuve recaló en Finisterre y sostuvo un adverso e indeciso combate con la escuadra inglesa de Carder, en que fueron apresados dos navíos españo-

les. Pero no logró impedir que Villeneuve, al fin, entrara el 3 de agosto en Ferrol y La Coruña para reparar averías, desembarcar enfermos y refrescar víveres. En Ferrol recibió órdenes tajantes de Napoleón de dirigirse a La Mancha.

Napoleón en Boulogne con su ejército, dispuesto a pasar el Canal, esperaba la llegada de Villeneuve, pero a mediados de Agosto todo el grueso de la flota inglesa al mando de Cornwallis se había ya concentrado en la entrada oeste de La Mancha, lo que no sabía Napoleón. Lo que sí conocía era que la situación política y militar en el continente había cambiado radicalmente.

La maniobra estratégica de diversión había fracasado. La flota británica, siguiendo su línea de acción tradicional, ante el peligro de invasión, se había reunido en el Canal antes de que lo hicieran las escuadras franco-españolas de Villeneuve y Ganteaume. El segundo empezó a salir de Brest, pero Cornwallis se le aproximó con toda su fuerza y le obligó a desistir, y el primero salió de de la ría de Ares el 13 de agosto, puso proa al norte, pero después, por causas poco esclarecidas, viró al sur dirigiéndose a Cádiz, donde entró el 21 de agosto con su escuadra reforzada con los navíos de Ferrol.

Pero mientras estos acontecimientos de carácter marítimo se estaban desarrollando, la diplomacia británica no cejaba en concitar coaliciones contra Napoleón. William Pitt logró en abril firmar la alianza anglo-rusa y en agosto de 1805 que se adhiera a ella Austria. La tercera coalición contra Napoleón, subsidiada por Inglaterra, quedó formada por las naciones citadas, a las que se agregaron Suecia y Nápoles.

Con el ejército ruso camino de Europa central y el austriaco movilizándose, dudamos mucho que Napoleón, aunque hubiera tenido éxito su maniobra naval, se hubiera arriesgado a empeñar la *Grande Armée* en suelo inglés sin antes haber neutralizado a sus enemigos continentales.

De hecho el 24 de agosto ordenó a su jefe de Estado Mayor, general Balthier, el levantamiento de los campamentos establecidos en Boulogne y en otros acantonamientos de la costa y, con inusitada y asombrosa rapidez dictó sus disposiciones para la marcha al valle del Danubio de la *Grande Armée*.

Napoleón anunció su decisión con otra frase grandilocuente: «Cuando el continente esté tranquilo, volveré al océano para trabajar por una paz marítima». Pero ya no recurriría a la guerra naval, sino al embargo continental contra Inglaterra.

Enterado de que Villeneuve había entrado en Cádiz, Napoleón le ordenó salir, pasar por Cartagena y dirigirse a Nápoles para contribuir a la recuperación de Sicilia. La escuadra combinada tenía entonces 33 navíos. Nelson le esperaba fuera con 27 navíos. Contra la opinión de los mandos españoles que auguraban un desastre táctico por la superioridad artillera y en maniobra de los ingleses, Villeneuve, ofuscado en lavar su honra, salió cuando no debía y sufrió la derrota de Trafalgar, en la que combatimos con heroísmo por unos intereses que nos eran ajenos. De los 15 navíos españoles que en ella participaron, perdimos 10, quedando el resto muy maltrechos.

Acaecimientos posteriores a Trafalgar

El 21 de octubre de 1805 se libró la batalla de Trafalgar. El 2 de diciembre culminó la brillante campaña napoleónica con la resonante victoria de Austerlitz sobre austriacos y rusos.

El año siguiente, tras derrotar a los prusianos en Jena, promulgó en Berlín los decretos de embargo contra el comercio inglés: ni se podían comprar productos ingleses en Europa ni permitir la entrada de buques de la Marina británica en puertos europeos ni neutrales que hubieran tocado previamente en puertos británicos o de sus colonias.

Napoleón se había erigido en el primer aduanero de Europa, obligando a los neutrales, con todo género de presiones y amenazas, a cumplir sus disposiciones.

Comprendía, sin embargo, que sin la cooperación de Rusia, única potencia continental a la que no dominaba, el embargo decretado contra Inglaterra no sería efectivo. Por eso buscó la alianza del zar, que logró en 1807 en Tilsit. Era el recurso que le quedaba: doblegar a la talasocracia británica mediante el dominio geocrático del continente.

Pero con estas medidas no era sólo el comercio británico el que se resentía, también las sufrían los países continentales europeos, sobre todo los del Báltico que, entre otros productos, exportaban la madera de sus inmensos recursos forestales a los astilleros británicos, necesitados de ella tras haberse agotado los robledales de la isla, lo que constituía un pingüe negocio.

La incorporación de España a su imperio la decidió Napoleón después de Tilsit. Según confesó en su exilio en Santa Elena, «... no podía permitir que España quedara a disposición de nuestros enemigos: era preciso encadenarla de grado o por fuerza a nuestro sistema».

Nuevos problemas surgieron: España se había sublevado en 1808 y Rusia, con grandes *stocks* de madera, no respetaba el veto napoleónico al comercio con Inglaterra. Napoleón invadió Rusia en 1812 y su *Grande Armée* fue engullida por el invierno ruso. Fue el principio del fin. Después vino el efímero episodio de los cien días. Pero desde Trafalgar a Waterloo habían transcurrido diez años.

Consecuencias de la batalla de Trafalgar

Para Inglaterra la batalla de Trafalgar conjuró definitivamente el peligro de invasión y permitió al comercio marítimo británico seguir fluyendo sin obstáculos y aumentando a costa del de España.

Dicho comercio generó la riqueza que permitió subvencionar las coaliciones continentales concertadas contra Napoleón, que desgastaron la potencia militar de Francia, derrotándole al fin.

Trafalgar desvaneció las esperanzas de Napoleón de doblegar a Inglaterra expeditivamente *manu militari*. El embargo, que también fracasó, era una medida cuyos efectos sólo se podían dejar sentir a largo plazo.

Trafalgar no impidió que el imperio napoleónico continuara consolidándose y subyugara a toda Europa. En 1812, rodeado de estados satélites y vasallos, Francia, su núcleo central, con sus 130 departamentos, se extendía desde Hamburgo a Roma.

La victoria inglesa de Trafalgar fue necesaria para vencer a Napoleón pero, como puede deducirse, no fue suficiente.

Es un tópico recurrente la manida afirmación de que Trafalgar fue la tumba de la Marina de la Ilustración y causa principal de la pérdida de nuestro imperio ultramarino. En Trafalgar sólo se perdieron 10 navíos españoles. Pérdidas de mayor enjundia se habían registrado en ocasiones anteriores y pudieron ser repuestas.

La Armada de la Ilustración empezó su declinar con el reinado de Carlos IV notoriamente desde el cese del conde de Aranda como jefe del gobierno. Causa principal de esta decadencia fueron las guerras contra Inglaterra. Nuestro comercio trasatlántico quedó dislocado y, desde 1796, prácticamente interrumpido y, como consecuencia, el tesoro exhausto.

Las nuevas construcciones navales cesaron en 1799, con la consiguiente repercusión en el futuro de la Armada y el mantenimiento de las unidades en servicio se fue descuidando cada vez más. El personal no cobraba sus pagas. Después de Trafalgar los barcos, desmantelados, se pudrieron arrumbados en puerto por falta de carena. Algunos llegaron a desguazarse prematuramente para dar ocupación a la ociosa y hambrienta maestraza de arsenales, cuyo personal cualificado, sin trabajo, acabó dispersándose. Que los obreros de los astilleros no percibieran sus salarios durante muchos meses fue causa de motines sangrientos, como el que dio lugar en 1810 al trágico asesinato del comandante general del departamento de Ferrol José de Vargas y Varaes, que había mandado el *San Ildefonso* durante la batalla de Trafalgar.

La causa principal de nuestra decadencia naval fue la carencia de materiales y pertrechos en los arsenales por falta de medios económicos y la desorganización política y administrativa del Estado como consecuencia de la invasión francesa, así como la necesidad de aplicar nuestros recursos de personal (incluyendo oficiales de Marina y maestraza de arsenales) a luchar en tierra contra el invasor, encuadrados en milicias, unidades del Ejército o batallones de Marina. Al terminar la Guerra de la Independencia carecíamos de Marina: aparte de los navíos perdidos por temporales o en acciones de guerra, desde 1793 se tuvieron que dar de baja 35 navíos por su mal estado de conservación, sin medios para poder repararlos ni, mucho menos, reemplazarlos.

Sofocados los primeros conatos secesionistas en América, con la leal cooperación de los criollos realistas, en 1816 no quedaba en todo el continente más núcleo rebelde que el de Buenos Aires.

Cabe preguntarse qué hubiera ocurrido si hubiéramos podido mantener o reemplazar los navíos desguzados y enviarlos dotados y pertrechados a ultramar antes que los independentistas recibieran ayuda en caudales y barcos del extranjero y reclutaran marinos mercenarios como Brown, Cochrane y Labatut.

Trafalgar no fue la causa principal ni de la pérdida de la Marina de la Ilustración ni de la consecuente emancipación de nuestras provincias ultramarinas. Para España fue tan sólo un hito histórico destacable por el heroico comportamiento de nuestras abnegadas tripulaciones, en un continuado proceso de incontenible declive, consecuencia de una desafortunada política internacional que, pese a contemporizar con la Francia de Napoleón, no pudo evitar la ocupación de España por sus ejércitos y la consiguiente desvertebración del Estado.



BIBLIOGRAFIA

- España como Nación*. Real Academia de la Historia.
El Buque de Guerra en la Armada Española.
O'DONNELL, Hugo: *Desafío en el mar*.
MARQUÉS de LOZOYA: *Historia de España*.
CARPENTIER, Jean, y LEBRUN, François: *Historia de Europa*.
BAPTISTE DUROSELLE, Jean: *Historia de los europeos*.
MAUROIS, André: *Historia de Francia*.
BROSSARD, Maurice de: *Historia Marítima del Mundo*.
MONTERO ARÓSTEGUI: *Historia de Ferrol*.
DURO, Fernández: *La Armada Española*.
La Batalla de Trafalgar. Círculo de Amigos de la Historia.
CERVERA PÉRY: *La Marina de la Ilustración*.
MARKLAM, Felix: *Napoleon*.
MARCUS, G. J.: *The Age of Nelson*.
CHURCHILL, Winston: *The Island Race*.