Eduardo Lon Romeo

TRAFALGAR

Papeles de la Campaña de 1805

Institución Fernando el Católico

La versión original y completa de esta obra debe consultarse en:
https://ifc.dpz.es/publicaciones/ebooks/id/2377

Esta obra está sujeta a la licencia CC BY-NC-ND 4.0 Internacional de Creative Commons que determina lo siguiente:

- BY (Reconocimiento): Debe reconocer adecuadamente la autoría, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de una manera que sugiera que tiene el apoyo del licenciador o lo recibe por el uso que hace.

- NC (No comercial): La explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.

- ND (Sin obras derivadas): La autorización para explotar la obra no incluye la transformación para crear una obra derivada.

Para ver una copia de esta licencia, visite https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es.

EDUARDO LON ROMEO

TRAFALGAR

(Papeles de la Campaña de 1805)

Institución «Fernando el Católico» (CSIC)
Excma. Diputación de Zaragoza
Z A R A G O Z A
2 0 0 5

Publicación número 2.520
de la Institución «Fernando el Católico»
(Excma. Diputación de Zaragoza)
Plaza de España, 2
50071 Zaragoza
Tel. 976 28 88 78/79
ifc@dpz.es
http://ifc.dpz.es

© Del texto: Herederos de Eduardo Lon Romeo.
© De la presente edición: Institución «Fernando el Católico».

Esta edición gratuita en formato PDF recoge el texto original de 1950, digitalizado y revisado por Novalia Electronic Editions para la Institución «Fernando el Católico». Con motivo del bicentenario de la batalla de Trafalgar, se ha preparado también una reimpresión facsímil de la edición original de 1950, que puede adquirirse en la Tienda Virtual de la IFC.

A la memoria del General de Estado
Mayor Excmo. Sr. D. MANUEL LON
LAGA, valeroso soldado, maestro en la
ciencia militar y modelo de caballeros,
fusilado en Madrid, el
8 de noviembre de 1936.

P R Ó L O G O

AUN gustando mucho del escribir, pocas veces tomé la pluma prometiéndomelas tan felices; porque, a pesar de no creer mucho en los prólogos —en mis pobres prólogos, se entiende—, el dar un abrazo al epiloguista, mi entrañable Indalecio Núñez y, además, a través, cogiendo en medio a Eduardo Lon, no es cuestión baladí.

Al cabo de algunas cuartillas, es posible que no haya dicho aún nada de lo que se suele discurrir por los prólogos. Hace unos años, cuando la aparición en el campo de la bibliografía de lo que ha dado en decirse un libro de marina, era algo tan raro como para un coleccionista el descubrir un Greco, lo ajustado y socorrido era expresar una alborozada extrañeza ante el caso insólito y, acto seguido, descorrer la cortina del primer capítulo o, en todo caso, presentar al autor.

Actualmente no ocurre ya eso; y, en verdad, no sé que es peor: si el tiempo pasado en que tan poco se escribía pensando un poco aquello de que:

La mar, para los peces;
... y para los ingleses,

o el fárrago presente de tanta cosa precipitada o mala -o ambas cualidades a la vez- que con demasiada frecuencia nos

anuncian los catálogos y de las que tan sólo se salvan las obras auténticas de erudición.

De estas cosas

-hablar de la mar
y en ella no entrar-.

puede escribir quien guste, pues a nadie le está vedado el embarcarse en las disquisiciones de ellas; pero estimo que tan apasionantes temas no pueden ser objeto de verdadera y seria especulación, sino para aquellos que sienten la mar, aun con ese artículo femenino que, en quienes lo usamos con fruición, tiene acentos de enamorado.

Un libro de esta suerte, con tan complicada mecánica en la comprensión como en el discurso, se ha de tener escrito en la cabeza mucho antes que en las cuartillas. ¡Y hay quien tiene el libro presto a publicarlo.., y carece aún de temas! ¡Cuántos, en efecto, acudieron a mi abierto rincón del Museo Naval, solicitándome algún asunto.., poco conocido aún, de él, naturalmente! Como todos aquellos que a las pocas semanas parían obras con esa rara habilidad del ignorante o del osado, para conseguir dejar inédito el asunto o la persona sobre los que publican cientos de páginas.

Confieso que jamás tuve en mi cabeza una obra sobre Trafalgar, efemérides que conocí, como tantos otros, en mi infancia a través de los Episodios Nacionales, y que en la Geografía —desde mis primeras navegaciones en la Escuela Naval— marcaba austero, remoto, misterioso y hasta con el peligro de sus bajos «las Aceiteras»

—Trafalgar,
o muy a la tierra;
o muy a la mar—,

límite de nuestras semanales salidas en torpedero, con el

prestigio de semejar la centinela del Estrecho, cual un Non Plus Ultra al revés, por oriental.

Gusto de devorar legajos, más que de hojear libros; de éstos —cuya lectura pronto olvido, y me contento con dejar rastro en ellos garabateando en las márgenes como en el índice— he leído no pocos, porque abundan en uno u otro idioma los que total o parcialmente se consagran a la batalla en que naufragó —aun tan lejos— nuestro Imperio ultramarino; mas papeles auténticos de Trafalgar, pocos pude manosear, ya que desaparecieron del Archivo Central de Marina cuando ciertos insaciables «ratas de archivo», que Dios no habrá perdonado, dieron en querer, el uno, y escribir, como lo hizo el otro, sobre aquella jornada que costó la vida por una u otra causa a los tres cabos —Nelson, Gravina, Villeneuve— de las Armadas en liza.

Así pues, por retener tan sólo y con rara memoria, en verdad, cuanto me entra en letra manuscrita, jamás podría escribir algo serio sobre tal batalla en su proceso táctico, como en sus consecuencias críticas; más, en cambio, ¡cuánto pudiera decir, incluso cotillear, de lo que aconteció después... que alcancé a leer en los legajos que no interesaron a los aludidos «investigadores»!

Trabajando en el Archivo del Ayuntamiento de Cádiz, viví, sin embargo, las horas tristes y sublimes de la batalla; aquel 21 de octubre, como jueves que era, hubo reunión del Cabildo, y el escribano de él, en breves líneas del acta tuvo la habilidad de despertarme una inefable emoción. Los cañonazos se oían y hasta la humareda de la acción se observaba, desde las torres-miradores que, en Cádiz, hacen creer que las casas, con hambre de ver arribarlas flotas de Indias, quedaron de puntillas, y hasta desde la muralla del Sur, que decían «del Vendaval», y que mira hacia Barbote y Veger, los pueblos rientes,

luminosos y pulcros de cal, cuyas mujeres —como un presagio— iban y van siempre enlutadas: las tapadas.

Debían de entrar y salir gentes y mandados en la Sala Capitular, cuyos sillones ocupaban buen cuento de marinos retirados: Huartes, Figueroas y Villavicencios, mientras por los demás corría sangre marinera, porque Cádiz... aun era Cádiz.

De fijo que todo el pueblo palpitaba en lo alto de azoteas y miradores, y hasta, a buen seguro, las monjitas de Santa María —que ya tenía en su clausura el gracioso y enorme mascarón de navío que representa a Nuestra Señora— disputarían infantilmente entre ellas para conseguir mirar por el único «cata-lejos» que había en el convento, y que es fama que siempre aparecía curioseando el horizonte por un roto de la celosía más alta, como si fuese un amenazador cañón.

Poco trataron en este jueves 21 de octubre de 1805 los caballeros Regidores de la «Tacita de Plata)) que una semana más tarde acordarían acudir en «forma de Ciudad)) y con la acostumbrada ceremonia —porque en Cádiz se hilaba delgado en punto a esto— a la Santa Iglesia Catedral al epílogo de funerales por las víctimas; después, y en legacía, acudirían varios a interesarse por las heridas del Señor Don Federico Gravina, que comenzaba a salirse de este mundo en la alcoba de su palacio, frente a las gradas de aquélla.

Más tarde, nuevo acuerdo de concurrir al entierro en San José extramuros; y al correr de algunos años, estando en Cádiz el Señor Nuncio Don Pedro Gravina, hermano del glorioso extinto, concurrencia a la consagración de la Iglesia del Carmen —en la Alameda— y consecuente traslado allí del cadáver de Don Federico, aun intacto porque lo metieron en caja de plomo y, como los pájaros que enviaba' desde el Paraguay Don Félix de Azara para el Gabinete de Historia Natural, en aguardiente.

Más que crítico, soy investigador; y más que historiador, me apasiona el «cotilleo»; pero, en verdad, en verdad, que gustaría ahora de hacer comentarios y deducir consecuencias...

Borrachera de derrota fue, en efecto, nuestra política marítima —¿pero hubo política?— posterior; se nos subió a la cabeza Trafalgar, y ciertamente que a España le dió triste...; y aun olvidó.

Los legajos que he visto en Marina, estremecen; si el combate pude vivirlo por el conjuro de unas líneas, lo que pasó después por las covachuelas de Madrid, lo alcancé también a vivir con tristeza.

Por una parte, ascensos a quienes no habían asistido a la jornada —alguno incluso a Capitán General—; por otra, denegaciones de pensiones y hasta de «tocas» a huérfanos y a viudas de quienes habían salido a la mar y a la muerte con docenas de pagas, atrasadas en navíos que, para no desmerecer con la concurrencia francesa, habían pintado sus comandantes, ya que no de su faltriquera, empeñándose.

Y, aquesta es Castiella.

Una de las solicitantes era una Ruiz de Apodaca, recién casada, y ya viuda de un Brigadier que había ilustrado por todos los mares la Ciencia y la Geografía: mandó el San Juan Nepomuceno, y se llamó, como sabéis, Don Cosme Damián de Churruca...

*

* *

Se ha escrito bastante sobre Trafalgar y existe incluso una obra clásica, y casi contemporánea, sobre él: la vindicación de Marliani, libro romántico y, por malo, superado fácilmente hace más de veinte años por el de Alcalá Galiano. El presente lo tuvo Lon en la cabeza desde hace muchos, y tan lo ha soñado

y repasado, que para desentrañar conceptos y actitudes estudió Náutica y Maniobra, hasta más luego se hizo capitán de yate; su conversación corriente desde que me complazco en conocerlo es sobre Trafalgar, y la oportunidad del barlovento, como del sotavento, tienen en él apasionado discutidor y decidor.

Trafalgar fue su tesis doctoral, y creo que es ya su deliciosa enfermedad, en la que, afortunadamente para nosotros los marinos, lo reputo y diagnostico incurable.

Si a esto se une inteligencia y celo infatigable en la investigación de las mejores fuentes, ¿qué más se puede pedir?

La Marina, aunque parece quiere ignorarlo, por nuestro hermetismo y aislamiento secular —heredado de aquella rústica sobriedad y timidez en tierra de los de antaño—, tiene por estas tierras una maravillosa como «Orden Tercera» a ella pertenece Lon, aunque creo que tiene conocimientos, arrestos y entusiasmos para ingresar en la auténtica del «botón de ancla».

De mí sé decir que entre las muchas satisfacciones que me da la Dirección del Museo Naval, el haber adquirido por ello la amistad de Eduardo Lon, doctor en Filosofía y Letras, pero sobre todo capitán de alto bordo, como si dijéramos, y aragonés, es una: de ellas.

Y valga por todo lo demás que, por no impacientar, me callo...

JULIO F. GUILLÉN
Capitán de Navío
De la Real Academia de la Historia

O ***B*** ***R*** ***A***

J U S T I F I C A C I O N

LAS páginas de este libro, solamente encierran el modesto intento de crear, a base de documentación y puntos de vista españoles, un cuadro esquemático de la campaña naval de 1805 y un croquis de la batalla que la terminó.

A la altura presente, reunir una colección documental de procedencia española y presentarla con criterio y línea expositivos propios, puede ser más útil y, quizá también, más elegante que intentar un resumen de trabajos históricos ajenos, animado de una intención rectificadora y vindicativa.

Esta última actitud encierra brillantes y sugestivas oportunidades; pero vale más desecharla, ya que a su relativa esterilidad como intento de aportación histórica, uno el peligro de que la pasión vindicativa nos arrastre hasta la in justicia para los que —aliados o enemigos— cumplieron su deber y dieron su sangre por el honor del pabellón en la misma coyuntura que nuestros hombres. El respeto para todos ellos debe ser guardado, sin que nos dejemos sugestionar por el ejemplo que nos diera Thiers, y que incluso recientemente ha tenido seguidores.

Además, la Historia debe ser ejemplo plano y acromático que refleje sin deformación los hechos y los perfiles de los hombres. No puede sacarse consecuencias y enseñanzas

correctas de hechos históricos presentados viciosamente. Y servir de guía para el futuro ha sido siempre la misión principal de la Historia. Por eso —en servicio de mi Patria— he procurado componer este libro, honesta y desapasionadamente.

E. L. R.

I

EL 12 de diciembre de 1804 declaraba España la guerra a Inglaterra; y pocas veces dos naciones han tenido más motivos inmediatos para guerrear.

Inglaterra, descontenta de nuestra deficiente neutralidad, ya que facilitábamos a Francia, su enemiga, recursos para combatirla, en virtud del notablemente paradójico Tratado de 19 de octubre de 1803, por el que se convertían en un subsidio de seis millones de reales mensuales los quince navíos, seis fragatas y cuatro corbetas, con 18.000 infantes y 6.000 jinetes, acordados en el Tratado de San Ildefonso (1), repetía sus reclamaciones, y el conflicto estallaba cuando al pacífico Henry Addington sucedía, al frente del Gabinete inglés, William Pitt, el gran adversario de Napoleón (2).

Ya desde el principio de la guerra entre Francia e Inglaterra había ésta dado orden a sus fuerzas navales para que, contra las más elementales reglas de Derecho internacional, reconociesen a los buques de nuestra Armada, y en consecuencia, viniendo de las Antillas a Europa el bergantín correo de guerra *Esperanza,* fué detenido el 6 de julio por el corsario

(1) Alejandro DEL CASTILLO, *Tratados de Paz y Comercio* (Madrid, 1843); y Jerónimo BECKER, *Historia de las relaciones exteriores de España durante el siglo XIX* (Madrid, 1924), t. I.

(2) BALLESTEROS Y BERETTA, *Historia de España y su influencia en la Historia Universal* (Barcelona, 1929), t. V.

inglés Thomas (3), caso que no era el primero, ya que dos días antes, el 4 de julio, la corbeta de guerra *Urquijo* fué objeto de un atentado semejante por parte del «cutter» británico *Rencher*. Habiendo ocurrido incidentes semejantes durante el año 1804 con la corbeta correo de guerra *Infante Don Jaime*, con el bergantín de guerra *Prueba* y con la goleta militar *Extremeña* (4).

Los sucesos adquirieron mayor gravedad a partir de los incidentes a que dió lugar el armamento en Ferrol de una escuadra destinada a transportar a Vizcaya las tropas que exigía la situación rebelde del país. En Real Orden reservada de 22 de agosto de 1804, se dispuso la habilitación en Ferrol de las unidades navales necesarias para el transporte y seguridad de las tropas; lo que dió lugar a enérgicas protestas de Inglaterra, sin que de nada sirviera que nuestro Gobierno accediera inmediatamente a las injustificadas pretensiones británicas acerca del desarme de los navíos del Ferrol, ya que el belicoso Pitt ordenó que las fuerzas navales inglesas se opusieran por las armas a su salida, caso de que lo intentase, así como la detención de los buques españoles de cualquier clase que fueran, y de manera especial a los que vinieran de América transportando caudales (5). Esta orden dió lugar a un triste suceso que desencadenó la guerra.

Al mando del Jefe de Escuadra D. José Bustamante y Guerra, venía del Perú y Río de la Plata una división, compuesta de las fragatas militares *Medea, Fama, Clara* y *Mercedes*, conduciendo caudales y efectos coloniales. A bordo de la *Mercedes*

(3) Archivo del Ministerio de Marina, *Expediciones a Europa*, citado por ALCALÁ GALIANO, en su *Combate de Trafalgar*, t. I, págs. 19 y 20.

(4) ALCALÁ GALIANO, obra y tomo citados, págs. 18, 22, 32 y 33, respectivamente.

(5) BALLESTEROS Y BERETTA, obra y tomo citados, págs. 202 y 203; y P. AL CALÁ GALIANO, op. cit., t. II, págs. 37 a 42.

viajaba de pasaje la familia del Capitán de Navío, Mayor General y Segundo Jefe de la División, D. Diego de Alvear.

El día 5 de octubre, y navegando cerca del cabo de Santa Maria, hizo la *Clara* la señal de cuatro velas a la vista. Resultaron ser las fragatas de S. M. B. *Indefatigable, Amphion, Lively* y *Medusa*, al mando del Comodoro sir Graham Moore, quien, puestos al habla, manifestó al Jefe español que tenía órdenes de detener a su división y conducirla a Inglaterra.

Celebró consejo Bustamante con sus Oficiales, quedando unánimemente de acuerdo en sostener con las armas el honor del pabellón. Inicióse un combate, en el cual, a los pocos minutos, voló la *Mercedes,* muriendo la esposa y los siete hijos menores de Alvear. Castigadas por la superioridad numérica resultante de la falta de la *Mercedes,* las fragatas españolas, inferiores a las británicas, hubieron de rendirse al fin. Marinadas por los ingleses, fueron llevadas a Inglaterra detenidas en plena paz. Fondearon la *Fama* en Portsmouth, el 17 de octubre, y sus desgraciadas compañeras, en Plimouth, el 19.

Gran clamor movió en España y aun en la misma Inglaterra (6) tan inicuo como injustificado ataque a buques militares de una nación con la que no existía estado de guerra; y como no solamente no recibió España la debida reparación, sino que, por el contrario, se multiplicaron las agresiones británicas a navíos españoles, como el apresamiento de la fragata *Santa Matilde,* el día 23 de octubre, por el navío de 80 cañones

(6) Aun en la Prensa inglesa aparecieron duros juicios sobre tan violento atentado; publicándose un folleto que bajo el título de *Breve apelación al honor y conciencia de la nación inglesa* (Madrid, Imprenta Real, 1805) tradujo al castellano el poeta D. Juan Bautista Arriaza, a la sazón agregado a la Embajada Española en Londres, y que ostentaba el grado de Teniente de Fragata retirado. De la sensación que causó este folleto en la capital inglesa, da idea el hecho de que recién aparecido, «a las veinticuatro horas se habían despachado 15 ejemplares». (*Gaceta de Madrid* de 15 de enero y 19 de febrero de 1805.)

Donnegal y la fragata *Medusa*, se declaró la guerra a Inglaterra en un manifiesto que se lanzó el día 12 de diciembre de 1804; respondiendo ésta declarándola a su vez a España el 11 de enero del siguiente año (7).

Entre la declaración española de guerra y la británica, el Embajador de España en Paris, Teniente General de la Armada D. Federico Gravina, firmaba con el Ministro de Marina de Francia, Decres, el 4 de enero de 1805, un Tratado secreto, en el que se acordaba que España colaborara a las operaciones planeadas por el Emperador con ocho navíos de línea, o cuatro a lo menos, y cuatro fragatas, que habían de armarse en Ferrol para su reunión con las fuerzas navales francesas bloqueadas en dicho puerto. Se tendrían listos para embarcarse en dichos navíos 2.000 infantes y 200 artilleros, con 10 piezas de campaña. Estas fuerzas habían de estar listas para hacerse a la mar antes del 20 de marzo, o a lo más el 30 de dicho mes (artículo 2.°).

Su Majestad Católica tenía que armar para la misma fecha en el puerto de Cádiz 15 navíos de línea, o 12 a lo menos, en los que se habían de embarcar, además de las tripulaciones, 2.000 infantes, 100 artilleros, con 10 piezas de campaña, y 400 individuos de Caballería, sin sus monturas (art. 3.°).

Se estipulaba, además, el armamento de seis navíos de línea en Cartagena para la misma época (art., 4.°) (8).

Mientras duraban las negociaciones se nombró al mismo Gravina, el 22 de noviembre de 1804, para mandar en Jefe las fuerzas que se armasen (9); mas no obstante, sin duda a

(7) BALLESTEROS Y BERETTA, *Historia de España*, tomo citado, págs. 263-69; F. DURO, *Armada Española*, t. VIII, pág. 263, y A. GALIANO, op. Cit., t. I, págs. 42 a 80.

(8) BALLESTEROS Y BERETTA, FERNANDEZ DURO y P. ALCALÁ GALIANO, obras y tomos citados, págs. 303; 270 a 272, y 87 a 97, respectivamente.

(9) A. GALIANO, obra y tomo citados, págs. 87 y 88.

causa de sus conocimientos técnicos sobre materias de Marina, continuó en su puesto de Embajador en París hasta la conclusión del Tratado, firmado el cual regresó a España, llegando a Madrid el día 1.° de febrero. El 2 estuvo en Aranjuez a recibir órdenes verbales del Rey; el 3, nuevamente en Madrid, celebró una conferencia con el Príncipe de la Paz y el General Bournonville, Embajador de Francia, y el día 4 salió para Cádiz a tomar el mando de la Escuadra (10).

En este día 4, rendidas las cuentas de su misión como Embajador, comienza Gravina a ser ya el Almirante. Se dirige hacia Cádiz a tomar el mando de la Escuadra, para una campaña que virtualmente comienza en este día y terminará el 11 de marzo del año siguiente, cuando la última salva anuncie que el cadáver del Capitán General de la Armada D. Federico Gravina, ha sido sepultado.

La vida de la Escuadra va a ser medida por la de su Jefe, y cuando después del 21 de octubre, maltrecha como él, se retira al puerto, quedarán definitivamente anclados, la flota en la bahía y el Almirante en su cama. Ni una ni otro volverán a hacerse a la mar.

(10) A. GALIANO, op. cit., pág. 149 del tomo II.

II

ANTES de dar comienzo a la representación del largo drama que dura casi un año y que culmina con el duro desenlace de 21 de octubre, conviene hacer la presentación de los personajes españoles. Como en una tragedia, el «fatum» y las ineluctables circunstancias juegan con ellos fatalmente. Conocen la catástrofe que, inevitable, se avecina, y tienen la conciencia de sus causas; pero no está en sus manos desviarlas ni detener la acción. En una larga agonía de meses, de pie sobre sus buques, esperan el ígneo y glorioso final aceptado y previsto.

La Real Ordenanza Naval para el servicio de los bajeles de S. M., promulgada en 1802 y a la sazón vigente (1), nos presenta el cuadro de la organización a que se hallaban sometidos los marinos de Carlos IV en la época de Trafalgar. La acumulación de las atribuciones y deberes, en ella marcados, nos fijará la personalidad oficial que cada uno tuvo. Luego, las condiciones subjetivas de los hombres hicieron lo demás.

Comencemos por el General que ha de mandar en Jefe, el «Comandante General de la Escuadra». De él dice el Rey en la *Ordenanza* (2): «El Oficial General a quien yo eligiere para mandar una escuadra, ha de considerar que mi dignación le

(1) *Real Ordenanza Naval para el servicio de Ios Bajeles de S. M.* (Madrid, Imprenta Real, año 1802).

(2) Título primero, artículo 1.º

presupone la ilustración y energía necesarias para el desempeño de los grandes objetos a que está destinada mi Armada Naval; y que no siendo posible declarar en menudos detalles las grandes obligaciones que toma sobre sí, deberá persuadirse a que todo el mando universal e ilimitado que le concedo sobre todos los buques e individuos de su Escuadra, está embebida mi confianza, y su general responsabilidad en todas las operaciones y materias de mi servicio; como quien de una parte tiene el lleno de autoridad que ha menester, y por otra parte ha de poseer con magisterio los conocimientos propios para el desempeño de su dignidad en el primero y más distinguido destino de su carrera».

Este artículo, que no necesita de comentarios, lleva a modo de nota marginal el siguiente rótulo: «Mando ilimitado del Comandante General de Escuadra y su responsabilidad». En él se halla la clara definición del cargo y la más certera glosa de su moral y su grandeza.

Todo el título primero de la *Ordenanza* habla de él; pero basta con lo transcrito para tener la idea exacta de su naturaleza. Podemos ya imaginar a D. Federico Gravina revestido de su responsabilidad y de su mando, erguido en el alcázar del navío de su insignia.

Y detrás de él viene Escaño, su Mayor General, Jefe de Estado Mayor, que diríamos hoy, nombrado por el Rey, a propuesta de su Jefe, según la *Ordenanza* (3). Sus funciones «son en general —dice ésta (4) —, la expedición de las órdenes de su Jefe, que ha de comunicar de palabra o por escrito, y han de ser obedecidas por todos, sin excepción de clases ni personas; y como en esta voz de mando universal de su respectivo

(3) Título segundo, artículo 1.0 Todo este título segundo de la *Real Ordenanza* trata del Mayor General de Escuadra y de sus funciones.

(4) Título segundo, artículo 7.º

Jefe están embebidas las grandes obligaciones y facultades propias de aquella suprema autoridad, tendrá por su representación la inspección general de todos los objetos de mi servicio en todas sus operaciones de mar y guerra, y en cuanto tenga conexión con el manejo militar, gubernativo y económico de la Escuadra, celando con la mayor exactitud y escrupulosidad el régimen interior y exterior de los buques, para que se observe puntualmente la ordenanza en todas sus partes, y no se relaje en lo menor la disciplina militar, desterrando de todos la laxitud e infundiéndoles la actividad y energía que caracterizan al verdadero militar celoso por el bien de mi servicio».

Como se ve por las nobles palabras militares de esta definición, el Mayor General de una Escuadra había de ser hombre extraordinariamente dotado de condiciones militares y marineras de excepción; tenía que reunir de añadidura las puramente humanas en el grado más ejemplar; sólo así podría infundir a sus subordinados la actividad y la energía que caracterizan al verdadero militar celoso del servicio del Rey. Y donde entonces se escribía el Rey, leemos hoy la Patria. Es el mismo supremo concepto designado con términos diferentes, que corresponden a la terminología de épocas diversas.

También era de la incumbencia del Mayor General servir de único conducto por donde el Comandante General transmitiera sus providencias a la escuadra; así como había de serlo también para toda comunicación de los componentes de ésta con su General; salvo en el caso de que se tratase de cursar queja contra él, o de comunicación de urgencia tal que recomendase violentar el trámite y dirigirse directamente al General en Jefe (5). El cargo exigía un hombre dotado de una capacidad de trabajo fuera de lo normal, como lo fué D. Antonio

(5) Título segundo, artículo 9.º

de Escaño, de quien dice un biógrafo suyo que «en su cama desde el momento de dar la vela sólo yacen sus instrumentos. Nunca mandando se desnuda D. Antonio de Escaño, y un sueño corto y cien veces interrumpido, es lo que concede a su conservación» (6).

Si el Comandante General era la cabeza de la Escuadra, el Mayor era el brazo que había de dar realidad a todas sus concepciones.

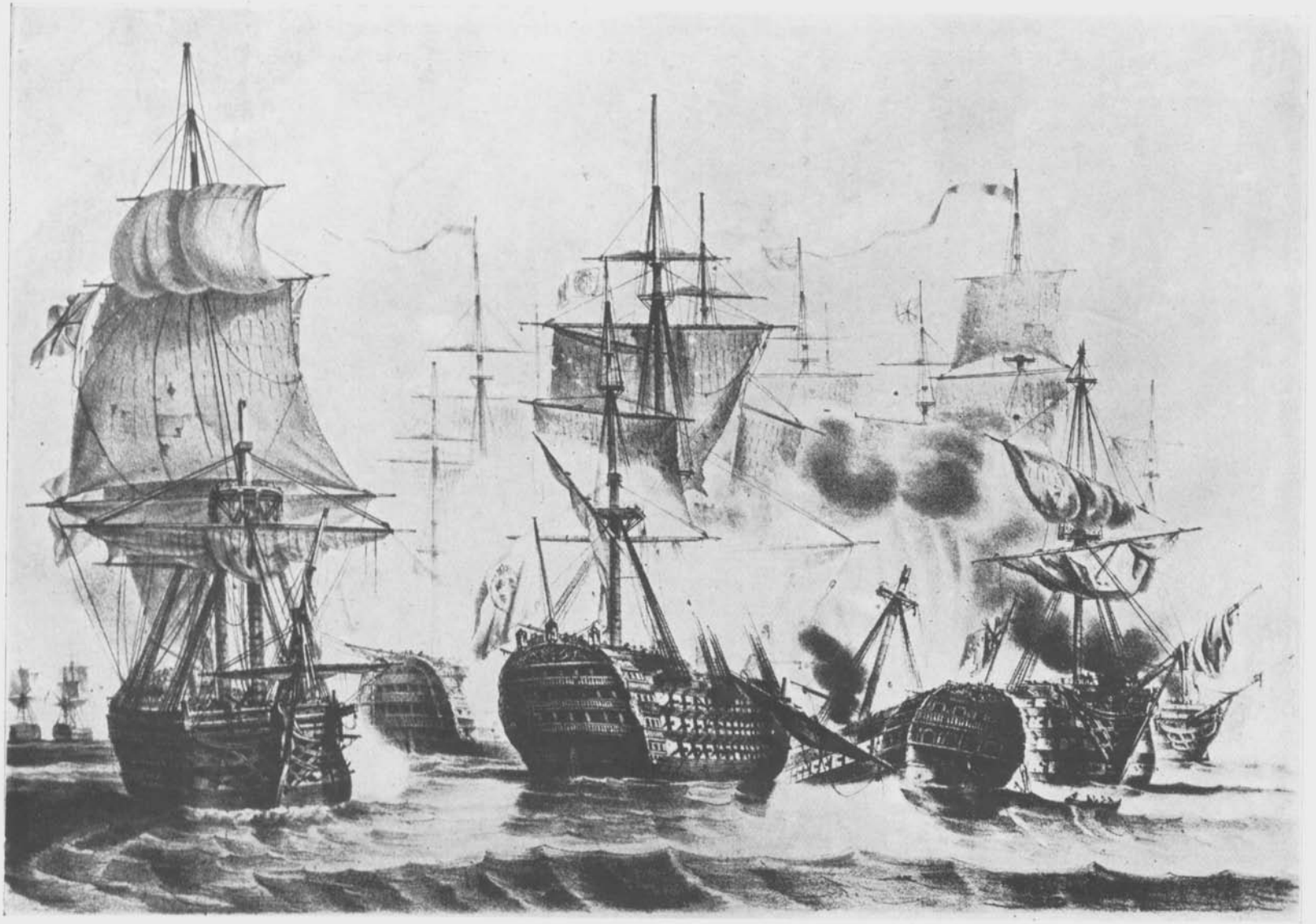
Por él había de pasar todo el trabajo de los mil detalles cotidianos que componen la vida de una Gran Unidad Naval. Pero su papel no era solamente administrativo y secundario en el orden bélico. Tenía también su puesto en el mando de la navegación y del combate: «El carácter y funciones que ejerce el Mayor General le autorizan para tomar la voz en toda maniobra...; bien que el mismo Mayor General procurará que manden las maniobras parciales el Comandante y Oficiales (del buque que monte), por lo que interesa a mi servicio y a su propio desempeño ocupar su atención en objetos de más entidad.

«En combate asistirá al lado de su General, para comunicar sus órdenes, darle los partes del estado de la Escuadra propia y enemiga y activar sus providencias para atacar a unos y socorrer a otros, según el estado de la batalla...; y ésta es la ocasión en que al lado de su Jefe debe el Mayor General desplegar sus luces militares y marineras, su tino y su valor para ayudar a su General» (7).

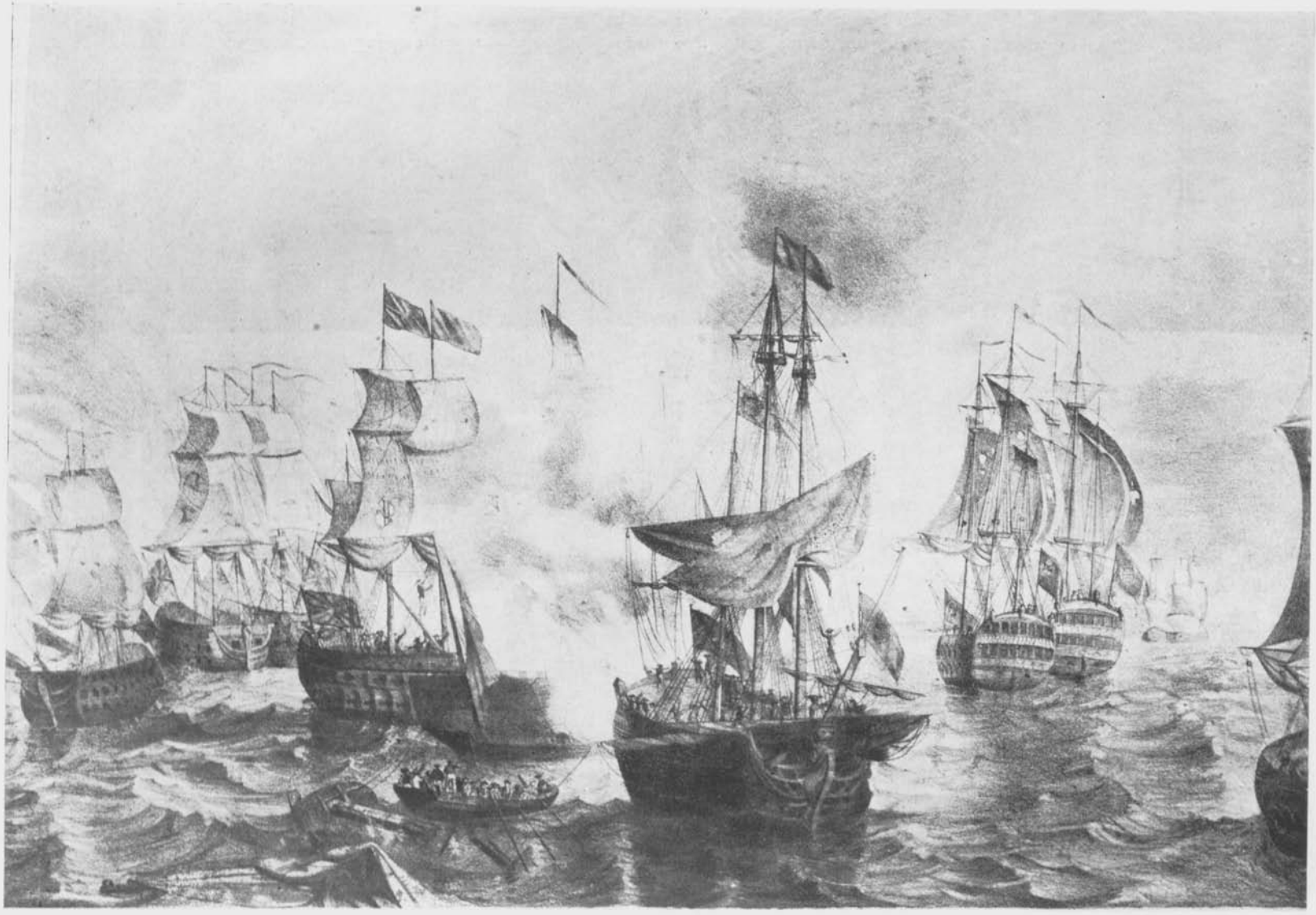
En Trafalgar, Escaño cumplió con su deber marcado en

(6) Francisco de Paula QUADRADO Y DE ROÓ, *Elogio histórico del Excmo. Señor Antonio de Escaño* (Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia, a cargo de José Rodríguez, 1852). Tomado del trabajo redactado por VARGAS PONCE, con igual tema (Real Academia de la Historia, VARGAS PONCE, volumen 52).

(7) *Real Ordenanza Naval,* título segundo, artículos 15 y 17.



Combate de Tolón: 1774. — El *Real Felipe* atacado por varios navíos ingleses y un brulote del que se deshizo por una acertada andanada de popa.



Combate de Tolón: 1774. — Defensa del *Real Felipe* contra un brulote lanzado por los ingleses, que es hundido al abordaje por veinte hombres embarcados en una chalupa.

la *Ordenanza*; y como corresponde a un fiel servidor, aun fué más allá de los estrictos límites marcados por la ley militar y marinera. Ayudó a su Jefe y lo sustituyó en el mando al ser herido; socorrió a los amigos, atacó a los enemigos, y lo hirieron; se desangró copiosamente, bebió un vaso de jerez y acabó el combate tan fresco como lo había empezado, según nos manifiesta él mismo (8) y nos corroboran sus biógrafos VARGAS PONCE y QUADRADO DE ROÓ (9).

Pero no terminan aquí sus obligaciones. La *Ordenanza* previene que, «puesta la Escuadra a la vela, dispondrá el Mayor General que el Ayudante de guardia (10) lleve tres cuadernos de diario, el uno de la navegación, expresando en cada hora el rumbo, el andar, el viento, deriva y aparejo; y al fin de cada guardia se deducirá el punto llegado de estima, corrigiéndose el todo en cada singladura al concluirse, y conduciéndose con toda la ilustración marinera y militar que acredite la inteligencia y exactitud. En este mismo diario se expondrá la situación de la Escuadra, y se individualizará el buque que no haya estado en su lugar, o bien unido; y las novedades del

(8) *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España* (Cádiz, MDCCCXX). (Publicación póstuma, por el que fué su Ayudante en el Almirantazgo, Teniente de Navío D. Manuel DEL CASTILLO Y CASTRO).

(9) *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño...,* escrito de acuerdo de la Real Academia por su Director D. José DE VARGAS Y PONCE, Capitán de Fragata (año MDCCCXVI). Manuscrito en la Real Academia de la Historia, Colección VARGAS PONCE, vol. 58 (est. 20, gr. 6, núm. 58); con el cual formó el suyo QUADRADO DE ROÓ, según queda dicho.

(10) El Ayudante General de Mayoría era un Oficial de la confianza del Mayor, de clase inferior a la de éste, pero no subalterna, y que no tuviera carácter de General. Para su nombramiento era propuesto por el Comandante General de la Escuadra, de acuerdo con el Mayor. (*Real Ordenanza Naval*, título segundo, artículo 2.º)

De igual manera, cuando el General en Jefe lo considerase conveniente, se podía nombrar, a propuesta del Mayor, un segundo Ayudante General, de menos antigüedad o grado que el primero, y como éste, no subalterno. El Mayor podía nombrar por sí, con la aprobación del Comandante General, los Ayudantes ordinarios que fueren menester, según las circunstancias de la Escuadra, los cuales se habían de elegir entre los Tenientes de Navío o Fragata. (*Real Ordenanza Naval*, título segundo, artículo 3.º)

tiempo, las diferencias de aparejos con sus razones, y toda ocurrencia marinera, cual lo es el encuentro de embarcaciones, sus vistas y noticias, y providencias que hubieren motivado. En el segundo cuaderno se apuntarán todas las señales que se hicieren en el navío del General, indicando sus horas, sus causales y resultas. Y en el cuaderno tercero constarán del mismo modo todas las señales de los otros buques de la Escuadra, y sus consecuencias, firmando cada Ayudante en los tres lo respectivo a su guardia.

»De estos cuadernos deducirá el Mayor General su Diario, con todo el magisterio de que sea susceptible y capaz de dar la mayor ilustración a los hechos, y aun a los proyectos que se hayan concebido, pues le debe constar todo intento y ocurrencia; por lo que los Oficiales de guardia del navío de su residencia le participarán cuantas novedades se ofrezcan en ella, de la apariencia de mudar el viento, y de cualquiera particularidad que merezca su atención y providencias. Por la misma razón no se hará en el navío del General señal alguna sin su orden, comunicada por él o por alguno de sus Ayudantes» (11).

Vemos, pues, a Escaño y a los referidos Ayudantes de Mayoría a sus órdenes llevando escrupulosamente estos cuadernos, que, además de las preciosas referencias técnicas que contienen, nos facilitan medios de investigación histórica de primer orden.

Corresponde ahora, en el orden jerárquico, hablar de los Generales subordinados al Jefe de la Escuadra. Y nuevamente va a ser la *Real Ordenanza Naval* la fuente obligada de información. La natural precisión de sus conceptos, nos fuerza a tomar de ella artículos enteros mientras se trate de perfilar las siluetas oficiales de los individuos de la escuadra.

(11) *Real Ordenanza Naval*, título segundo, artículos 13 y 14.

Según el referido cuerpo legal, se declara a los Generales subalternos sustitutos del General en Jefe; y el hecho de que Escaño tomase el mando en Trafalgar, nos prueba de que en este concepto se comprendía también al Mayor General.

Quedaban definidas, y sublimadas, sus funciones al decir de ellos que «han de ser considerados en mis Escuadras los Generales subalternos, como súbditos del General en Jefe, en el orden y lugar en que se hallen; y así como no puede explicarse el pormenor de las grandes obligaciones de esta distinguida dignidad, tampoco pueden comprenderse los deberes de los Generales subalternos, sino por la íntima representación del Comandante General en todas las ocasiones de mi servicio».

También «será de la peculiar obligación de los Generales subalternos la atención y cuidado especial a la parte de la Escuadra que se les haya confiado, o a la que eventualmente estén reunidos en los lances urgentes, así marineros como militares, para que con arreglo a la Ordenanza y a las instrucciones del Comandante General, celen y dispongan que todos llenen sus deberes.

»Regularmente se pondrá a cargo de los Generales subalternos de las escuadras, como delegados del General en Jefe, las inspecciones particulares de los Cuerpos de Guardias Marinas, de Artillería, Infantería, Matrículas, Pilotos y de Oficiales de Mar..., para que vigilen el cumplimiento de sus respectivas obligaciones» (12).

Respecto de los Comandantes de bajel de guerra, la *Ordenanza* es tan detallada y explícita como corresponde a un cargo que es el nervio de las escuadras. Y en los 58 artículos que comprende el título cuarto, ordena minuciosamente el complicado sistema de sus deberes y atribuciones.

(12) *Real Ordenanza Naval,* título tercero, artículos 1.º, 3.º y 4.º

De acuerdo con lo preceptuado, eran de nombramiento real, previo informe del Generalísimo de Mar. Pudiendo proponerlos el Comandante General de la Escuadra, si no estuvieran nombrados ya al armarse los buques. Las elecciones debían recaer en «personas de acreditada inteligencia y valor» (13).

Así lo precisa la completa multiplicidad de las funciones encomendadas al Comandante, que exige de él una capacidad técnica perfecta. El crecido número de hombres pertenecientes a distintos Cuerpos, con sus peculiares características, que componen la dotación, requiere tacto y don de mando. Su valor personal ha de ser en el combate el inmediato ejemplo de sus subordinados.

La *Ordenanza* le confirma el mando y la total responsabilidad de su buque. Los conservará aun en el caso de que sea Capitán de bandera de un General, incluso si es el que manda en Jefe la escuadra, salvo si en virtud de sus atribuciones toma él la voz de mando. Aun entonces el Comandante podrá y deberá representarle lo más conveniente, y ello le descargará de responsabilidad. Salvo en este caso, él es el Jefe y el responsable absoluto del bastimento puesto bajo su mando, y sería prolijo citar por detalle el cúmulo de sus funciones; ha de estar enterado del estado de su gente y de sus pertrechos, y con arreglo a sus necesidades podrá pedir el aumento de estos últimos que estime oportuno. Cuidará de la distribución de su gente para los servicios de mar y guerra; ordenará la práctica de los ensayos marineros y militares que le parecieren del caso y hará realizar los ejercicios de fuego que convengan. Se encargará de la instrucción de los Oficiales y Guardias Marinas, y cuidará de que se sostenga la disciplina y subordinación, facultándosele para castigar o premiar a los

(13) *Real Ordenanza Naval,* título primero, artículo 8.º

Oficiales de Mar, marinería y tropa, e incluso para arrestar a cualquier Oficial. Formará sumario por los delitos que se cometan a bordo; teniendo además la responsabilidad de los pagos y consumos que se hicieren en su buque, con la debida intervención del Contador y Oficial de Detall.

Todo este minucioso sistema de misiones encomendadas al Comandante tiene por objeto preparar a la unidad naval y dotación a sus órdenes para que en el momento del combate den su máximo rendimiento; hallándose en condiciones de cumplir, en las difíciles situaciones que puedan crearse, todas las funciones militares y marineras encaminadas a la perfecta consecución del objetivo asignado.

«Será el puesto del Capitán durante el combate sobre el alcázar» (14), único sitio desde donde podía ver, aunque imperfectamente, la arboladura, y desde el que, dada la penuria de elementos de comunicación interior, estaba en condiciones de mandar con éxito la maniobra y la lucha; pero que presentaba el grave inconveniente de ponerle como fácil blanco al enemigo, con todas las fatales consecuencias que ello acarreaba en una época en que ya «el valor de una nave de combate ha pasado a ser genuinamente el de su Comandante, cuya importancia crece a medida que el arte del manejo se convierte en ingenio mecánico y la lucha del mar en peligrosos talleres donde los hombres trabajan como autómatas sin más responsabilidad combativa que la de la lealtad y competencia» (15).

El Oficial que mande un bajel en División o Escuadra, no podrá separarse de él, ni rendir su buque «a los enemigos sin

(14) *Real Ordenanza Naval,* título cuarto, artículos 3.º, 4.º, 5.º, 2.º, 6.º, 7.º, 8.º, 10, 13, 17, 14 y 32, respectivamente.

(15) Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, D. Juan CERVERA VALDERRAMA, prólogo a la *Historia de la Marina de Guerra Española,* de D. Carlos IBÁÑEZ DE IBERO, Marqués de Mulhacén (Madrid, 1939).

permiso u orden del Comandante General, o del General o Jefe de División más inmediato, a quien participará su interior situación cuando la conceptúe incapaz de sostener la batalla, en la cual, sea su estado el que fuere, no podrá desampararla». Asimismo, «sostendrá las insignas de su General en Jefe y Generales subalternos con la mayor energía; y tendrá la más vigilante atención a socorrerlos cuando estén abrumados por la superioridad del enemigo, *interponiéndose entre ellos y sus Generales, a quienes no abandonará en este caso, aunque sea a costa de naufragar*», debiendo también sostener a sus compañeros, amigos o aliados, si el Comandante General no ordena otra cosa (16).

La *Ordenanza* daba forma escrita al sentimiento del honor y el deber. Los subordinados apoyan a los Jefes, y entre sí se ayudan ciegamente los compañeros; los aliados reciben idéntico y tan decidido sostén como los que arbolan el mismo pabellón. En Trafalgar esto nos ayudará a comprender la parte más confusa, más ciega del combate, y nos hará aparecer aun más extraña la conducta de Dumanoir, alejándose definitivamente del fuego con cuatro navíos, en ninguno de los cuales ondeaba, por fortuna, la bandera que Carlos III dió a la Real Armada.

«En combates de escuadras no empeñados y en que a tiro largo se mantienen sin entrar en combate decisivo, será sumo el desvelo de los Comandantes en guardar el lugar y orden de la formación; y el que sea Cabo de fila de Escuadra o trozo, tendrá mayor esmero para dirigir con sus maniobras el cuerpo que guía, según el precepto de General, a fin de mantener el través de tal o cual navío enemigo determinado por su número en aquella línea, o para dirigir el cuerpo que le sigue al

(16) *Real OrdenanzaNaval*, título cuarto, artículos 34, 35 y 36, respectivamente.

punto de ataque, o de defensa que se le mande cuando se empeñe la función; en el concepto de que los Comandantes de los tales navíos, como ejes de los movimientos más interesantes que han de hacer las escuadras o sus partes, deben corresponder con su ilustración y energía a la confianza que han merecido de su General en tal destino» (17).

«Esta misma Ley comprende a todo navío del cuerpo, trozo o línea que atravesada por el enemigo resulte Cabo de fila, pues lejos de embarazarse por este incidente, deben estos Cabos de fila resultantes de corte, maniobrar activamente para atacar a los que cortaron, ya sea de la misma vuelta o de la contraria, y bajo la máxima de maniobrar con viveza los dos cuerpos cortados a doblar a los que lograron el corte» (18).

Con lo dicho queda someramente perfilada la misión del Comandante de buque que forme parte de una Gran Unidad, y respecto a «cómo debe batirse un buque suelto», la *Ordenanza* prescribe (19) que «todo Comandante de un bajel de guerra suelto deberá defenderlo de cualquiera superioridad, de que fuere atacado, con el mayor valor; y siendo ésta una de las ocasiones más seguras de graduarlo, nunca se rendirá a fuerzas superiores sin cubrirse de gloria en su gallarda resistencia; por la que si fuere tal que los enemigos no puedan aprovechar el casco, se hará digno de una distinguida recompensa, como todos aquellos súbditos que secundaren su bizarría; lo mismo sucederá en el buque cuyo Comandante, siguiendo los impulsos de su intrepidez, se resolviese a atacar, o no excusar fuerzas decisivamente superiores, y las venciere; y cuando combatiendo con ellas varase sobre la costa, o por evitarlas, estará obligado también a defender su bajel con el mayor valor

(17) *Real Ordenanza Naval,* título cuarto, artículo 38.
(18) *Real Ordenanza Naval,* título cuarto, artículo 39.
(19) *Real Ordenanza Naval,* título cuarto, artículo 41.

y a quemarlo, si no pudiese evitar de otro modo que el enemigo lo aprese».

Podemos ya ver idealmente a la escuadra y a sus componentes, moviéndose durante la campaña y el combate. Vemos ya el papel que los principales personajes han de representar. Quedando los secundarios, pero como su acción no ha de ser individualizada, sino en conjunto, no precisa tanto detenimiento para perfilar sus siluetas oficiales. Los Oficiales subalternos —Tenientes y Alféreces de Navío y Fragata embarcados—, obedecerán cuanto les mande su Comandante, y se considerarán en cualquier comisión que se les dé sustitutos suyos, como si fueran él mismo. También realizarán guardias, llenando todas las funciones que su Comandante estime oportunas para el servicio, ya en la maniobra, ya mandando en combate, destacamento de desembarco o las fuerzas destinadas al abordaje. Tendrán siempre el mando y responsabilidad en las baterías (20).

Quedan los Guardias Marinas, futuros Oficiales, y que como ellos, tienen su puesto en el servicio diario y en el combate.

Eran embarcados de orden del Capitán General del Departamento y a propuesta del respectivo Capitán de su compañía, una vez aprobados todos sus estudios de la Academia. A bordo quedaban a las órdenes y bajo la inspección y vigilancia del Comandante del buque y de sus propios Oficiales Mayores.

En los múltiples preceptos de su título octavo, la *Real Ordenanza* atiende a que este tiempo de su embarco haga de ellos hombres perfectos, militar y marineramente, y con una vida deliberadamente dura, se les prepare para soportar las

(20) *Real Ordenanza Naval,* título cuarto, artículos 1.º, 3.º al 12 y 13 al 16, y título sexto, artículo 3.º, respectivamente.

penalidades de su noble profesión. Tomarán parte en todas las operaciones de a bordo, asistirán a las guardias en compañía del Oficial, y una buena parte del día deberán dedicarla al estudio y a la redacción de su diario.

Se procura endurecer en ellos el sentido de la disciplina y subordinación que tan necesario es en la milicia, y a este efecto se les vedan todo género de familiaridades con Oficiales, a quienes deberán tratar con el debido respeto y decoro; prohibiéndoseles la estancia en sus alojamientos, a no ser «para meros actos de oficio», y consintiéndoles que entren en las cámaras solamente «como de paso para el preciso uso de los jardines».

Mediante la prescrita circunspección en el trato con los inferiores, se les afianza el convencimiento de la elevada dignidad del papel que están llamados a desempeñar y del respeto que deben al uniforme que visten (21). Y nada más propio para llenar de sano orgullo y amor al servicio el alma de un joven, que el verse honrado, como por ordenanza se veían los Guardias Marinas, con el deber de hacer las guardias al Rey y a la Real Familia, alternando con los Guardias de Corps, cuando navegasen en algún buque de la Armada (22).

Pero el mayor honor lo reciben al mandarse que de resultas de combate o epidemia, se puede habilitar de Oficiales a los Guardias Marinas, cuando faltaren los primeros; y en combate todos los Guardias Marinas tienen su puesto bajo el fuego, en una doble y feliz misión de servicio y aprendizaje. Además, a sus jóvenes espadas corresponde guardar la bandera.

La escueta y dura prosa de la *Ordenanza* es a su modo bella en este artículo dedicado a los Guardias en el combate: «En

(21) *Real Ordenanza Naval,* título octavo, artículos 34, 35 y 69, respectivamente.

(22) *Real Ordenanza Naval,* título octavo, artículo 71. Cuando el Comandante General de la Escuadra fuere Oficial General, los Guardias Marinas habían de hacer igual guardia a la puerta de su cámara, como él mismo no lo dispensase.

día de combate ocuparán los Guardias Marinas el lugar que al Comandante le parezca, según la observación que debe tener hecha de sus disposiciones; y al Brigadier más antiguo se podrá cometer el encargo de la bandera, destinándose sobre la toldilla; todos han de estar y mantenerse en la acción con sus uniformes, conservando en mano las espadas desnudas; y el comisionado a la bandera hará uso de la suya contra el que intente arriarla sin su orden, o influya a que se arríe; debiendo en las baterías comunicarse a los Guardias Marinas toda novedad que se advierta cuando falte el Oficial» (23).

Apliquemos este artículo al 21 de octubre de 1805. Veremos a estos adolescentes mantenerse en la acción con sus uniformes, conservando en la mano las espadas desnudas. Dios no quiso que su aprendizaje de héroes el día de Trafalgar diera más adelante los frutos de gloria esperados.

Además del personal de la Armada comprendido en sus destinos, entre el del Comandante General y el de Guardia Marina embarcado, precisaban, y precisan, las Escuadras de otro personal auxiliar, cuyas funciones son imprescindibles para el cumplimiento de sus misiones específicas; y ello sin contar con las fuerzas que constituían las guarniciones de los buques, y cuyos batallones, aunque eran regidos en cuanto a régimen interior por sus propios Comandantes, estaban enteramente subordinados al Comandante General de la Escuadra, su «legítimo Jefe», quienes, como consecuencia de las universales atribuciones que les son conferidas sobre todos los individuos destinados en las escuadras de su mando, tendrán la inspección general de la tropa embarcada en ellas, con entera inhibición de los Capitanes Generales de los Departamentos; si bien esta función de inspección podrán delegarla «en

(23) *Real Ordenanza Naval*, título octavo, artículos 16 y 17, respectivamente.

el Oficial General o particular de la propia Escuadra que consideren más a propósito para su desempeño, como no esté empleado en el mismo Cuerpo que haya de inspeccionarse» (24).

Entre el personal auxiliar destacan los Capellanes, por lo elevado de su misión, y los Pilotos, que han de dirigir la navegación, así como los Médicos Cirujanos, y sus subalternos los Sangradores. Luego viene la serie de los cargos subalternos: Contramaestres, Guardianes y Patrones de lancha y bote, Carpinteros, Calafates, Armeros, Maestros de Vela, Faroleros, Buzos y Cocineros, de los cuales poco hay que hablar, quedando sus funciones reflejadas en los nombres de sus destinos. Sin embargo, la *Ordenanza* en todos se fija y a todos determina su servicio (25).

Los Capellanes, además de las naturales obligaciones propias de su sagrado ministerio, «formarán cuaderno —según la *Real Ordenanza*— en que anoten los fallecimientos, nacimientos y entierros de sus feligreses, distinguiendo el lugar en que sucedieron y si fueron administrados e hicieron testamento» (26).

Sus tristes compañeros en los apurados momentos de la lucha, los Médicos Cirujanos, beneficiaban de la categoría de Oficiales Mayores y eran tratados con la distinción correspondiente a esta calidad. Sus funciones eran las emanadas de la Facultad que profesaban, siendo ayudados en ellas por los Sangradores.

Tenían a su cargo y bajo su responsabilidad las dos cajas reglamentarias de las medicinas y de los instrumentos para las operaciones; y en combate, era de su incumbencia «disponer la enfermería y preparar los vendajes y demás necesario a las curaciones de los heridos, para verificarlas con la presteza

(24) *Real Ordenanza Naval*, título décimo, artículos 1.º y 2.º
(25) *Real Ordenanza Naval*, títulos vigésimosexto y vigésimoséptimo.
(26) *Real Ordenanza Naval*, título vigésimotercero, artículos 2.º y 3.º

debida a su buen éxito, así en aquel caso como en el de faenas arriesgadas» (27).

De su extraordinaria importancia a bordo, y sobre todo en combate, nos da idea clara el culto y noble D. Antonio de Escaño, en sus *Ideas sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España* (28), cuando, quejándose de lo desatendido que en las disposiciones orgánicas de su tiempo se halla ese servicio, dice: «Si los que formaron los actuales reglamentos para armar los buques de guerra, hubieran sido testigos de los horrores que ocasiona el moderno modo de combatir en los mares; si hubiesen visto lo que sufre la Humanidad, no hubieran andado tan económicos en el número de Cirujanos que asignaron. Yo por mí mismo he presenciado en día de combate, que todas las manos inteligentes y aun medio inteligentes que pudieron reunirse, eran pocas para dar a basto a las operaciones *cirúgicas* que se ofrecían; yo mismo he advertido con dolor perderse lastimosamente muchos hombres, que fueron héroes, por falta de manos; yo mismo he visto Oficiales que a efecto de su delicadeza estuvieron desangrándose por espacio de muchos minutos, no queriendo admitir para su curación la preferencia con que se quería atenderles sobre el marinero que bajó primero herido a la enfermería, porque no hubiera habido quien lo curase, si los Cirujanos se hubiesen dedicado a sus personas. En fin, me he convencido por mi experiencia, que los buques de guerra necesitan dotarse con mayor número de cirujanos».

«... Ellos son muy necesarios, y aunque su mayor importancia es sólo para un día, basta lo grave y lo sagrado del objeto para pagarles todo el año. El militar por su parte cumple con el sacrificio que prometió para ese solo día, peleando

(27) *Real Ordenanza Naval*, título vigésimoquinto, artículos 10, 13 y 14.

(28) El citado opúsculo *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma de la Marina Militar de España*, págs. 49 y 50.

hasta no poder más; si cuando las fuerzas naturales lo abandonan con la sangre que derramó, le queda por acaso un resto de vida, la Patria debe acoger con gratitud y atender con esmero estos preciosos restos de unos hijos que tanto honor le dieron, y que no pueden ya más que implorar su compasión.»

En esta grave y noble voz del noble Escaño, hay un dolido, emocionado y orgulloso recuerdo de lo que vieron sus ojos el día de Trafalgar al ser curado en la enfermería del navío *Príncipe de Asturias.* La renovada visión de las hermosas y horribles escenas de sacrificio y abnegación, da a sus palabras un calor raro en un escrito técnico; y no es ésta la única alusión que en su folleto hace al rincón del sollado, muy por bajo de la línea de flotación, donde entre las congojas de la herida, aumentadas por el húmedo calor del lugar, invadido de los gases y humos del combate, e impregnado del vertiginoso olor de la sangre, esperaba que «unas manos inteligentes y aun medio inteligentes» le curasen sus carnes desgarradas, cuando le llegase el turno en la serie de sus hombres heridos.

Dice sencillamente: «Me acuerdo que en el combate de Trafalgar, a causa de lo que me había desangrado por la herida que recibí, y quizá también del *calor de la enfermería,* me acometió una especie de síncope con sudor frío, que me privó totalmente de las fuerzas y aun de la vista; el Cirujano me hizo beber entonces un vaso de aquel vino (de Jerez), y en el momento sentí correr por todo el cuerpo un calor y sudor agradable, que me restituyó a mis fuerzas naturales, y me permitió acabar el combate tan fresco como lo había empezado» (29).

Por lo que atañe a los Pilotos, les quedaba encomendada

(29) *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma de la Marina Militar de España*, pág. 58.

la navegación del buque, pero siempre bajo las órdenes del Comandante y del Oficial de guardia, sin cuyo mandato no estaban facultados en ningún caso para variar el rumbo, so pena de ser sometidos a Consejo de Guerra, en que podía llegar a ser de muerte la sentencia recaída (30).

La Ordenanza determina muy por menor sus obligaciones, y puntualiza que «antes de salir del puerto deberán todos los Pilotos presentar al Comandante del bajel las cartas y demás instrumentos precisos para su servicio; y los prácticos las descripciones de costas y puertos de su conocimiento. Desde que el buque esté a la vela, y reciba el Piloto de guardia del Oficial de ella la orden del rumbo a que se debe navegar, no lo variará sin prevención del mismo Oficial o la del Capitán; asistirá junto al timón para atender al gobierno, derrota y aparejo, anotar cuanto ocurra con toda exactitud en el cuaderno de bitácora, observar las variaciones del tiempo, sondear en inmediaciones de costas, placeres o bajos; y manifestar con el debido respeto a los Oficiales de la guardia lo que por su práctica considere conveniente que se ejecute»; pero obedecerá sin réplica cuanto éstos le manden. Ahora bien, si en caso de riesgo inminente no tomasen para evitarlo las medidas oportunas, según las advertencias que haya hecho, dará inmediatamente parte al Comandante, a quien podrá dar su parecer sobre materia de su cometido, «aunque no se lo pidan».

Deberá asimismo observar diariamente las longitudes, latitudes y variaciones de la aguja; y entregar diariamente su punto, después de la observación del mediodía, a su Jefe respectivo, viniendo asimismo obligado a «formar diario exacto de la derrota y averías, procedencia de ellas y demás acontecimientos de la navegación».

(30) *Real Ordenanza Naval*, título vigésimocuarto, artículo 16.

Tendrán también a su cargo los Pilotos las banderas, pavesadas y la cera para los faroles; cuidando de que antes de ponerse el sol estén preparados los de popa y el de cofa, con sus hachotes, y llenos sus fondos de arena húmeda, en prevención de incendios; debiendo también ocuparse de que estén siempre listos los faroles de señales (31).

En el momento de la campaña de 1805, el Cuerpo de Pilotos se hallaba en período avanzado de decadencia, que le condujo a la desaparición. Por ello Escaño —alerta espíritu de marino, siempre dispuesto a percibir cuanto fuera de interés para el buen servicio de la Armada— se ocupa de ellos en las notas en que reunió sus ideas sobre las reformas necesarias en la Marina, aludidas anteriormente.

Dice Escaño (32): «sin temer la nota de que *hablo bien de los Pilotos porque los he necesitado* (33), trataré de este Cuerpo benemérito según exige la justicia.

»Aunque sin más instrucción en lo general que la necesaria para desempeñar su encargo, y aun cuando éste en nuestros tiempos ha estado reducido únicamente a llevar el diario de la derrota, con una simple observación al medio día, nadie podrá negar a los Pilotos el mérito de su exactitud, asistencia y amor al servicio, de su perfecta subordinación, de su buen porte y modales, con algunas otras cualidades muy apreciables. También ha habido y hay Pilotos de singulares talentos y habilidad, ya para los trabajos de la parte astronómica, ya para el dibujo; y en fin, los ha habido también, y no muy pocos, que han desempeñado completísimamente varias comisiones facultativas y militares que se encomendaron a su celo,

(31) *Real Ordenanza Naval*, título vigésimocuarto, artículos 16, 4.°, 2.° y 11, respectivamente.

(32) Opúsculo citado anterior y repetidamente, págs. 37 y 38.

(33) El subrayado es de Escaño, y hace sospechar la existencia en la Armada por aquellos tiempos de un prejuicio que impidiera a sus Oficiales alabar a los

inteligencia y valor. Con respecto a esta última y preciosa cualidad, diré igualmente, en honor de la verdad y de la justicia, que aun no sé de uno solo que haya faltado a su deber en esta parte.»

Quedan los marineros y soldados que integran la tripulación y guarnición, comprendidas en el nombre general de dotación de los buques. Su misión se comprende claramente, así como su importancia. Sin embargo, ellos de nada sirven sin una oficialidad entusiasta y competente, entonces —como ahora— nervio de la Marina. En Trafalgar los Oficiales de la Real Armada estuvieron a la altura de su misión; y como si la célebre orden de Nelson les hubiera sido dirigida a ellos, cada uno cumplió con su deber; llevaron sus hombres al combate, y muchos murieron y fueron heridos en las toldillas y en las baterías de sus barcos.

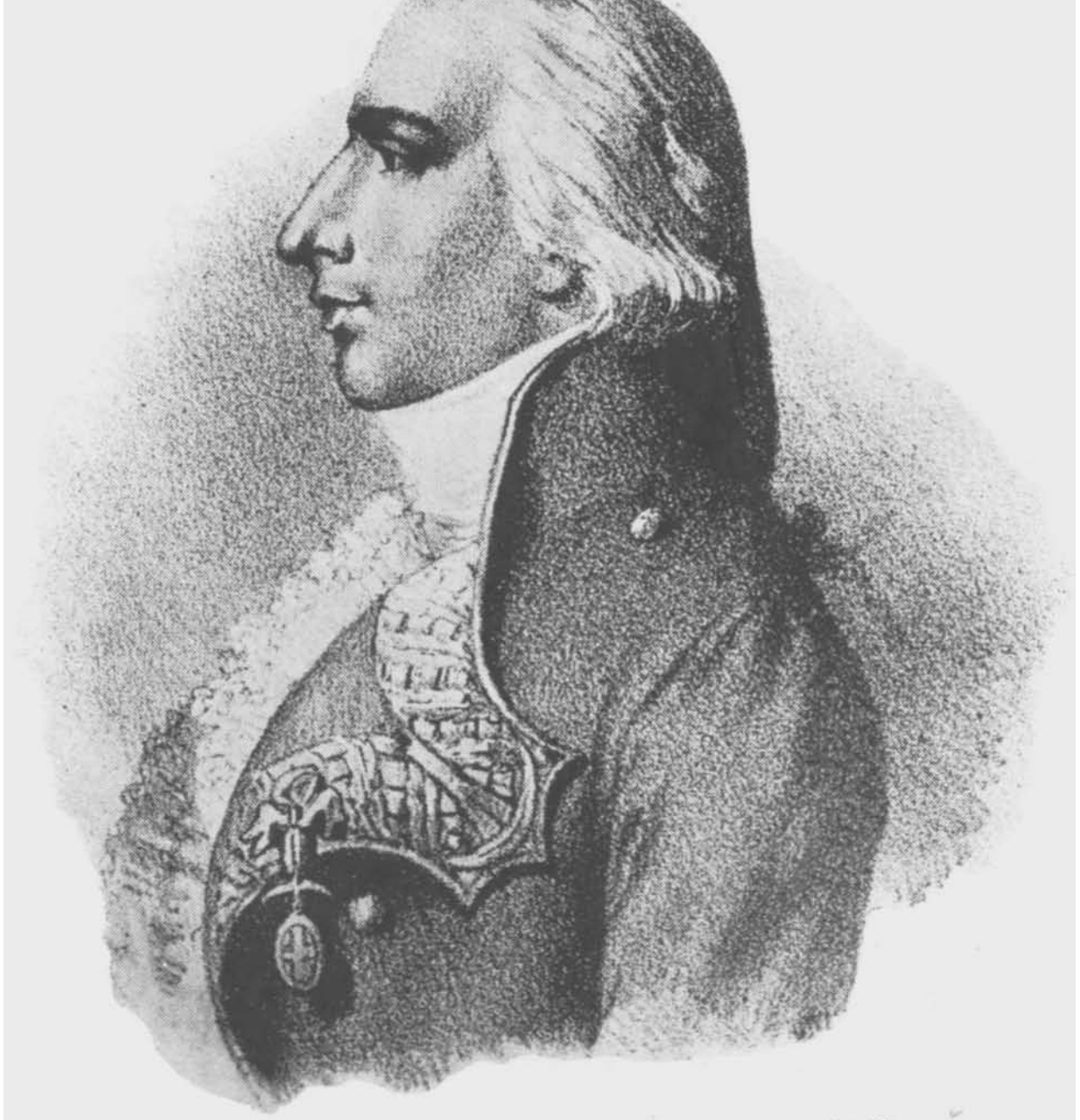
En 1805 encontraremos en la Armada a muchos de los marinos que integraron ese magnífico instrumento de grandeza y poder, nacional, que llaman las historias la Marina de los Borbones, en el momento cenital de su esplendor; y los que no lo alcanzaron, estaban formados en su escuela.

Estamos virtualmente todavía en la época en que D. Alejandro Malaspina realizó la magnífica expedición de la *Descubierta* y la *Atrevida; y* algunos de los hombres que se batieron en Trafalgar formaron parte de las tripulaciones de sus corbetas.

Todavía está reciente el viaje de las otras corbetas exploradoras, *Sutil* y *Mejicana;* y D. Dionisio Alcalá Galiano, que

Pilotos, ante el temor de ser tachados de malos navegantes, y de que la alabanza fuese atribuida a deseo de halagar a los que se reconocía como necesarios.

Este prejuicio resulta pueril en una Marina que tenía por contemporáneos a un Jorge Juan y un Antonio de Ulloa; y en la que ininterrumpidos trabajos astronómicos y de hidrografía, daban fe de la sobresaliente calidad de sus Oficiales.



Imp. P.

Lit. de J. Donon

Federico Gravina

J. Vallejo litº
Lit de J Donon
Fgo. Mª de Alava

formó parte de la dotación de la *Santa María de la Cabeza*, que en un bello viaje científico estudió el estrecho de Magallanes.

La medición del meridiano terrestre por D. Jorge Juan de Santa Cilla y D. Antonio de Ulloa había dado nombre universal a nuestros sabios marinos, y el *Examen marítimo teórico-práctico, o Tratado de mecánica aplicada a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones,* de este último, determina todavía en su época las reglas y cánones vigentes para las construcciones navales. Su espíritu no se ha perdido; y D. Cosme Damián de Churruca entretiene las horas de su forzado holgar en Brest redactando su *Método geométrico para determinar las inflexiones de la quilla de un barco quebrantado, igualmente que la cantidad de su arrufo,* que resuelve científicamente el problema de la fácil determinación del arrufo de los buques.

Además, escribe su *Instrucción sobre puntería, para uso de los bajeles del Rey,* que no ha de llegar a ver impresa y cuyas pruebas corrige en Cádiz en vísperas de Trafalgar; libro que ejercerá grande influencia y que, incluso cerca de veinte años más tarde, será copiado por M. de Monjery en sus *Regles de pointage* (París, 1816).

Del crédito de nuestro Churruca nos da clara idea el hecho de que, al tomar los ingleses su navío *San Juan Nepomuceno* en la tarde aciaga del 21 de octubre, el Oficial encargado de marinarlo preguntó inmediatamente cuál era su camarote, para poder recoger los papeles que allí hubiera podido dejar el sabio héroe muerto; y el mismo enemigo convirtió en monumento a su gloria su propio navío, poniendo en letras de oro el nombre de «Churruca» sobre la puerta de su camarote, y obligando a los que en él entraban a hacerlo descubiertos y con igual respeto que si se hallara dentro su noble Comandante.

Y ello dura mientras el *Nepomuceno* subsiste anclado en Gibraltar.

Aun vive, aunque por el momento alejado del mando activo, D. José de Mazarredo y Salazar, de grande y merecido prestigio, cuyos *Rudimentos de táctica naval* señalaron doctrina incontrovertida y generalmente aceptada. Sus trabajos astronómicos, los de D. José de Mendoza y Ríos, autor del *Tratado de navegación,* que tanto crédito le diera, y los de tantos otros ilustres marinos, pusieron a gran altura el nombre científico de la Armada Española.

Don Federico Gravina había dado a luz sus *Notas hidrográficas,* redactadas durante el viaje que realizó a Constantinopla para devolver al enviado del Sultán.

En 1799 y en colaboración con el entonces Capitán de Navío D. Joaquín Valdés, redactó un informe sobre la Marina británica, modelo en su género, que de haber sido cuidadosa e interesadamente estudiado, quizá hubiera contribuido a evitar a la Armada días de luto. Escaño, colaborador que fué de Mazarredo en la redacción de las *Ordenanzas navales,* gozaba de universal prestigio de entendido marino y fino táctico.

Sería inacabable la lista de los individuos de la Real Armada que en toda clase de trabajos técnicos de Hidrografía, Astronomía y Navegación, construcciones navales y demás disciplinas relacionadas con su profesión noble, así como en Ciencias naturales, buen ejemplo D. Félix de Azara, honraban por aquellos tiempos el nombre de España y daban crédito universal a su Marina.

Respecto a sus condiciones militares y marineras, hay poco que decir: la campaña de 1805 encierra el mejor elogio de ellos.

Veremos al mando de la Escuadra, como su Comandante General, a D. Federico Gravina, hijo del Duque de San Miguel,

Grande de España de primera clase, y jefe de una de las familias españolas que en Nápoles conservaban, con la nacionalidad, la tradición de amor a la Patria.

Durante mucho tiempo se ha hablado de Gravina como de napolitano al servicio de España; pero por un despacho del Rey Felipe V, dado en 2 de julio de 1726, se declaraba la naturaleza española de D. Juan de Gravina y Requeséns, Duque de San Miguel, para él y sus descendientes, y anteriormente, en 17 de mayo de 1722, se le había declarado la grandeza de España de primera clase (34).

Sentó plaza de Guardia Marina en 18 de diciembre de 1775, y ascendido a Oficial en el año siguiente, fué toda su vida un continuo servicio.

Sus expediciones de mar y guerra le acreditan de bravo marino y militar, interviniendo en todas las campañas llevadas a cabo en el período comprendido entre su ingreso en la Armada y su muerte en 9 de marzo de 1806, de resultas de las heridas que recibiera en Trafalgar.

Su mejor elogio y la más clara síntesis de su biografía es su hoja de servicios, que fueron recogidos en la necrología que a su muerte publicó el *Mercurio de España,* el día 30 de abril de 1806.

De la segunda gran figura española en el combate, D. Antonio de Escaño, redactó de orden de la Real Academia de la Historia, el que fué su Director, D. José de Vargas y Ponce,

(34) Memoriales solicitando grandeza de España y naturaleza española para sí y sus descendientes, *in perpetuo,* dirigidos a S. M. por el Excmo. Sr. don Juan Gravina, Duque de San Miguel, Príncipe de Montevago, Marqués de Santa Elisabeta.

(Impreso sin año ni imprenta, pero sellado y signado, dirigido a D. Pascual Antonio Río y Egea, Barón de Valdeolivos, Noble de Aragón, Caballero de la Orden de Calatrava, Gobernador y Justicia Mayor por S. M., de la ciudad de Alcañiz, etc., etc., hoy en el archivo de su descendiente, el Barón de Valdeolivos, en Zaragoza.)

un elogio histórico, del que nos hemos ocupado, en el cual queda fielmente reflejada esta bella figura de marino.

Tratamos sólo de algunas figuras de la Escuadra. Que sirvan como ejemplar de lo que fueron todos. Sería demasiado largo hablar de los demás: de aquellos cuyos nombres aun se repiten con admiración y respeto, como de los héroes anónimos de la campaña de 1805, y de la gloria enorme y dolorosa del 21 de octubre.

III

LA campaña naval de 1805 perseguía, desde el punto de vista aliado, un objetivo exclusivamente francés. España, mezclada contra su voluntad en una contienda en la que ningún interés suyo se ventilaba, no tenía en la guerra más misión que la de mantener honorablemente su bandera con las fuerzas navales que, según los Tratados, se había comprometido a facilitar a su exigente aliada.

Francia, en cambio, se veía en situación que podía llegar a ser comprometida, a causa de la combatividad de su rival de ultra Mancha, que, encastillada en la privilegiada situación de sus islas, la combatía obstinada, incansablemente, en tierras del Continente. Imponíase, pues, a Francia batir a Inglaterra en su propio territorio, y a eso se encaminó la política de Napoleón, hasta que en Trafalgar perdió definitivamente la esperanza de dominar con las escuadras a su servicio el trozo de mar que conduce a las Islas Británicas; cuyo dominio había de proporcionarle la ansiada ocasión de llevar a ellas sus ejércitos.

Todos sus planes de guerra naval venían, pues, subordinados a la consecución de un objetivo —desembarco en las Islas Británicas—, que no era a su vez más que un objetivo secundario para servir a sus planes de guerra terrestre. Este concepto de subordinación forzó las situaciones e impuso a la

lucha obligadas circunstancias, en las que hay que buscar buena parte de la causa de su fracaso (1).

Napoleón formaba sus planes estratégicos construyendo teóricamente amplias y bellas maniobras, a las que no faltaba más que un pequeño detalle: contar con las contingencias de una campaña de mar, tan diferentes de las que se pueden presentar, por su propia naturaleza, en una campaña terrestre. Se trataba de la misma concepción estratégica de sus campañas continentales, y en esto estriba justamente su punto flaco, ya que en el mar, y sobre todo con la navegación vélica, no era posible contar con la puntualidad y exactitud de movimientos y reuniones en que el Emperador fiaba principalmente el éxito de sus operaciones en tierra.

Por otra parte, las dificultades en cuanto a información propia y sobre el enemigo se refiere, así como las concernientes a transmisiones y enlaces, se exageraban con respecto a la maniobra terrestre, en proporción a la mayor escala del teatro de las operaciones y a su misma naturaleza marítima. Y a la penuria de noticias y retraso en recibirlas, había que añadir la poca facilidad de hacer llegar en tiempo oportuno a los Jefes ejecutantes las decisiones del Alto Mando derivadas de ellas.

Estos inconvenientes, gravísimos en todo caso, no tenían más que una solución lógica: construir el Alto Mando las

(1) Napoleón dirigió la campaña de 1805, y España se limitó a proporcionarle los buques pactados. Es, pues, al Alto Mando francés a quien compete la responsabilidad de la concepción de la maniobra estratégica y la dirección de su ejecución ; a las fuerzas navales españolas no les cupo más que la de cumplir subordinadamente el papel que se les asignó en el plan de conjunto.

Es, en consecuencia, necesario buscar en fuentes francesas todo lo referente a los planes y a su superior realización; y al efecto, utilizaremos, dada su indiscutible autoridad, la obra del Almirante francés M. CASTEX *Theories Strategiques* (París, Societé d'Editions Geografiques, Maritimes et Coloniales, 1930), cuya parte referente a la campaña naval de 1805 ha sido construida, en lo que a los hechos se refiere, según la obra de M. DESBRIERE: *Trafalgar* (Paris, Chapelot, 1907).

lineas generales de la campaña y designar los objetivos principales a los Jefes designados para mandar las fuerzas navales, dejándoles a ellos la responsabilidad de la ejecución, e incluso la elección de objetivos secundarios, de acuerdo con las circunstancias de cada momento.

En lugar de esta libertad discrecional de acción, Bonaparte no sólo somete a los Almirantes encargados del mando ejecutivo a las minuciosas prescripciones de los planes que idea, sino que se los presenta incompletos, ocultándoles el objetivo perseguido con ellos ; lo que hace que, no conociendo el fin buscado, no puedan obrar en cada momento y según las circunstancias, de manera que exageren el valor de las favorables y quiten relieve al de las adversas —principio vital de la maniobra estratégica— (2). Además, al tener que someterse a un plan rígido preconcebido, verían venírseles abajo toda la concepción estratégica —cuyo fin ignoraban, pero de cuya ejecución estaban responsablemente encargados— en el momento en que les faltase cualquiera de los elementos con que contaban, ya que no estaban autorizados para introducir en el plan ninguna modificación, ni aun de índole secundaria, y de acuerdo con las variaciones inesperadas y fortuitas de la situación.

Todos estos errores iniciales venían agravados, por su lógica consecuencia de que elaborados los planes a largo plazo, había que contar en ellos con largos períodos de estéril espera destinados a facilitar las reuniones de las escuadras, en los que no sólo se vulneraba el principio de actividad una vez lanzada la maniobra, sino que constituían en ésta puntos muertos, de los que, naturalmente, habría de beneficiarse un enemigo

(2) Según el Almirante Castex, «maniobrar, es moverse inteligentemente para crear una situación favorable». (Op. cit., t. II, pág. 1.)

activo y dispuesto a aprovechar las oportunidades que se le presentasen.

Pero el error capital en la concepción de la estrategia naval napoleónica, es intentar por todos los medios descartar el combate decisivo como medio de obtener un dominio marítimo que le facilitase el desembarco en Inglaterra. Pretende, fijando en bloqueos a unas fuerzas enemigas y distrayendo en mares lejanos a otras, obtener un dominio circunstancial en una zona concreta —la Mancha—. Cuando comprende la necesidad de batir de una manera decidida y decisiva a las fuerzas navales británicas, es demasiado tarde.

Para la realización de su proyecto, Bonaparte había concebido el año 1804 y estando Espacia en paz aun con Inglaterra, un plan, contenido en una carta que dirigió al Vicealmirante Latouche-Treville el 25 de mayo y en unas instrucciones al mismo del 2 de junio.

Este plan consistía, en líneas generales, en que Latouche-Treville saliera de Tolón con la escuadra de su mando, y a su paso por Cádiz incorporase a sus fuerzas el navío francés *L'Aigle y* las fragatas del mismo pabellón que allí se encontraban, con lo que contaría con once navíos de línea, al frente de cuyas fuerzas se dirigiría al puerto de Rochefort, cuyo bloqueo había de levantar; uniéndose la escuadra que allí se hallaba bloqueada al mando de Villeneuve, compuesta de cinco navíos de línea y algunas fragatas. Con esta reunión, la masa de maniobra, al mando de Latouche-Treville, quedaba integrada por dieciséis navíos y once fragatas.

Con ella, y siguiendo una derrota cuya elección se le dejaba, tenía que presentarse ante Boulogne para proteger el paso de la flotilla destinada a transportar las tropas que habían de desembarcar en Inglaterra, debiendo evitar encontrarse

con Cornwallis, que bloqueaba Brest. Para dar Napoleón a Latouche idea de la importancia de la maniobra planeada, le decía en las instrucciones: *«Dominemos el Estrecho durante seis horas y seremos señores del mundo» (3).*

A consecuencia del aspecto amenazador que la situación continental toma a fines de 1804, Napoleón abandona de momento la idea de un desembarco en Inglaterra; e incluso medio desarma la flotilla de Boulogne. En consecuencia, y como hace notar CASTEX (4), los planes del 29 de septiembre y del 12 de marzo no prevén más que operaciones coloniales extrañamente mezcladas con un proyecto bastante vago de desembarco en Irlanda.

En el primero de estos planes, la escuadra de Rochefort, al mando de Missiessy desde que, a la muerte de Latouche-Treville, se había encargado Villeneuve del de la de Tolón, debía dirigirse a la Martinica con 3.500 soldados a las órdenes del General Lagrange, con objeto de apoderarse de las islas de Santa Lucía y Dominica. Simultáneamente, la escuadra de Tolón, con 5.600 hombres al mando del General Lauristen, se dirigiría a tomar Suriman y socorrer a Santo Domingo. De esta última escuadra habrían de destacarse dos navíos, cuatro fragatas y dos bergantines, los más veleros de cada clase, al mando de un Contralmirante, para apoderarse de la isla de Santa Elena y realizar un crucero de varios meses. Respecto a la escuadra de Brest, mandada por el Vicealmirante Ganteaume, debía desembarcar en la bahía Lough Swilly, en Irlanda, un Cuerpo de Ejército dirigido por el General Augereau; y una vez realizado el desembarco, habría de presentarse ante Cherburgo, para recibir órdenes acerca del eventual paso de la flotilla. Este plan, que también quedó en

(3) DESBRIERE, op. cit., págs. 3 y sigs. Citadas por P. ALCALÁ GALIANO, *Trafalgar*, t. I, págs. 113-14.

(4) Op. cit., t. II, pág. 94.

proyecto, fué seguido por otro que Napoleón comunicó a sus dos principales ejecutantes, Villeneuve y Missiessy, el 12 y el 23 de diciembre, respectivamente. De acuerdo con él, Villeneuve debía darse a la vela con la escuadra de Tolón en cuanto se le presentara ocasión favorable, y recogiendo en Cádiz al navío *L'Aigle* y las dos fragatas, hacer rumbo a Cayena, donde desembarcarían tropas que reforzasen la guarnición, conquistando en seguida Suriman y Demorari. Unidas en la Martinica la escuadra de Tolón y la de Rochefort, se dirigirían a Ferrol, y levantando su bloqueo, incorporarían a ellas la división de cuatro navíos y dos fragatas del Contralmirante Gourdon, para, reunidas todas estas fuerzas, arribar en Rochefort.

El papel de Missiessy, antes de reunirse con Villeneuve en la Martinica, consistía en dirigirse desde Rochefort a tomar las islas Dominica y Santa Lucía.

Este plan comienza a ponerse en práctica, y Missiessy zarpa de Rochefort el 11 de enero de 1805. Villeneuve también da por su parte la vela en Tolón el 18 del mismo mes; pero a los tres días tuvo que arribar nuevamente al puerto, a consecuencia de graves averías que le ocasionó un duro tiempo que sufrió (5).

Mientras tanto, ya España en guerra con Inglaterra, y pudiendo contar, por consiguiente, Napoleón con el considerable refuerzo que ello aporta a sus efectivos navales militares, la situación en el Continente parece tomar mejor cariz. El Emperador vuelve, en consecuencia, a su proyecto de invasión de la Gran Bretaña, y se rearma de nuevo la flotilla de Boulogne (6). En cuanto a las fuerzas de alta mar, se hallan en el momento repartidas entre Brest, donde la escuadra de Ganteaume está bloqueada por fuerzas superiores; Ferrol,

(5) ALCALÁ GALIANO, Op. Cit., págs. 114-16.
(6) CASTEX, op. Cit., págs. 94-5.

donde Gourdon está en la misma situación, con cuatro navíos y fuerzas españolas surtas en este puerto; Cádiz, donde las fuerzas de Gravina no están todavía en condiciones de participar en operaciones activas, y Tolón, donde Villeneuve está paralizado por la reparación de las averías sufridas en su primera salida. Solamente Missiessy está fuera: en las Antillas.

El nuevo plan debe tener en cuenta todas estas particularidades de la situación, entre las que destaca la lejana localización de la escuadra de Missiessy. Queda, pues, forzada la forma de plantear geográfica y estratégicamente la cuestión. Hay que formar el nuevo plan, atendiendo a la situación heredada del antiguo; y así, la idea de una concentración naval en las Antillas parece encaminada tanto a sacar el mejor partido posible de las fuerzas allí destacadas, como a aclarar su posición, que puede llegar a ser comprometida.

Atendiendo a todas estas circunstancias, concibe Bonaparte el plan de 2 de marzo de 1805, cuyas disposiciones esenciales son las siguientes:

Ganteaume, con 21 navíos, debe salir de Brest, hacer rumbo al Ferrol, dispersar el crucero inglés que se halla delante de dicho puerto, y unirse a Gourdon y a los navíos españoles armados en dicho puerto. Desde allí irá a las Antillas, donde se le unirá Villeneuve y encontrará a Missiessy. En este momento y habiendo agrupado una fuerza aproximadamente de cuarenta navíos, se lanzará sobre Suessant, *atacará a los na*víos *ingleses que pudieran esperarle y* se *dirigirá en línea recta sobre Boulogne.*

Si no consiguiera reunirse con Villeneuve, efectuará el mismo movimiento con Missiessy solamente.

Por su parte Villeneuve debe salir de Tolón con once navíos, para recoger al pasar por Cádiz al *Aigle y* los navíos españoles que haya preparados, y después hacer rumbo a las

Antillas y esperar a Ganteaume durante cuarenta días. Si al cabo de este tiempo no ha podido realizarse la reunión, Villeneuve debe ir a las Canarias para atacar a los convoyes ingleses que vuelvan de la India. Desde allí, si sigue sin noticias de Ganteaume, volverá a Cádiz.

Missiessy debe esperar en las Antillas hasta fin de junio a las fuerzas aliadas *que pudieran ir a esos parajes.*

Gourdon, que está en el Ferrol con cuatro navíos, debe hallarse presto a reunirse a toda fuerza que venga a desbloquearle, y con ese objeto debe establecerse en el fondeadero de La Coruña (7).

Primeramente este plan presenta la deficiencia de su complicación, que exige, como anteriormente se ha dicho, una exactitud de movimientos y una perfección en los servicios de enlace e información casi imposible de obtener con los medios de la época y en tan vasto teatro del conjunto de las operaciones. Los largos plazos que forzosamente habían de transcurrir en la maniobra, perjudicaban también notablemente el desarrollo de ésta.

Podíamos preguntarnos, con CASTEX (8), si era necesario el envío de Ganteaume a las Antillas, y si Villeneuve y Missiessy no bastaban para constituir la masa de maniobra.

En efecto, el movimiento de Ganteaume a las Antillas presentaba el inconveniente de plantear la posible necesidad de una acción contra las fuerzas que le bloqueaban y de introducir, por consiguiente, nuevos elementos de incertidumbre con respecto a la reunión de las escuadras en las Indias Occidentales, ya que a las emergencias de una larga navegación impuesta a unas fuerzas recién salidas de puerto, y por ende deficientemente entrenadas, se unían, como nuevos elementos de

(7) CASTEX op. cit., t. II, pág. 95.
(8) Op. cit., t. II, pág. 97.

inseguridad, los derivados de la operación de desbloquear a Gourdon. Tampoco conviene dejar en olvido que su salida de Brest dejaría en libertad de acción a las fuerzas británicas que le bloqueaban, y que lo mismo sucedería con las que constituían el crucero que bloqueaba a Gourdon. Todo ello, en el caso de que lograra realizar las operaciones de desbloqueo con tan extraordinario éxito que no quedaran prácticamente inutilizadas parte importante de sus fuerzas a consecuencia de combates nacidos de tales operaciones.

Todos estos inconvenientes eran voluntariamente aceptados por el Mando francés a cambio de la sola ventaja de aumentar cuanto antes los efectivos navales en las Antillas, para acrecer la masa principal de maniobra y prevenir, en lo posible, una derrota inicial que le hiciese fracasar prematuramente. Esta virtual desconfianza en las propias fuerzas y en los Jefes subordinados podrá ser una de las causas del desconocimiento de la totalidad del plan general en que Napoleón tiene a sus Almirantes, desconocimiento que tendrá como corolario la falta de iniciativa en ellos, y la inseguridad creciente que llevará a Villeneuve a la pérdida total de su moral.

Pero el principal inconveniente del plan napoleónico estriba, como anteriormente se ha dicho, en el pie forzado que se le impone en su objetivo inmediato: dominio del Paso de Calais, para poder realizar el transporte del Ejército a Inglaterra, y en la forma complicada que se prefiere utilizar para conseguirlo. Deliberadamente se rehuye el sistema directo de buscar batir a las fuerzas británicas donde quiera que se las encuentre, y obtener así el dominio del mar que permitiera la realización del ansiado desembarco.

En este tácito reconocimiento de inferioridad radica buena parte del germen del fracaso posterior.

IV

FACTOR de extraordinaria importancia en el desarrollo de la guerra, fué la parcial actitud de Portugal, quien sometido por completo a la influencia inglesa, prestó a los navíos británicos el asilo de sus puertos y los múltiples recursos necesarios para el repuesto preciso al sostenimiento de sus cruceros. La parcialidad menos disimulada motivó, además, constantes violaciones de la neutralidad portuguesa, incluso en asuntos que revisten casi los caracteres de intervención bélica ; y durante todo el transcurso de las operaciones, nuestro Embajador en Lisboa, Conde de Campo de Alange, se vió obligado a una ininterrumpida actividad diplomática, encaminada a disminuir en lo posible los efectos de esta actitud del Gabinete portugués, que, facilitando las operaciones del enemigo y convirtiendo sus propios puertos en bases y depósitos a su servicio, podía llegar a cambiar el aspecto de las condiciones de la lucha.

El día 9 de julio de 1805 presentó Campo de Alange a D. Antonio de Araujo Acevedo una enérgica nota de reclamación, protestando de que, habiendo salido el día 9 de junio del mismo año del puerto de Gibraltar un pequeño convoy de buques mercantes ingleses, indudablemente destinado a las fuerzas navales que bloqueaban Cádiz, escoltado por una corbeta de guerra de su nación, y habiéndose dirigido a interceptarlo

y batir a la corbeta enemiga las lanchas apostadas en Algeciras al mando del Capitán de Fragata de la Real Armada D. Francisco Maurelle, se pusieron los buques ingleses bajo la protección del tiro de la artillería de uno de los buques pertenecientes a un crucero que interesadamente mantenía Portugal en el Estrecho, al mando del Comandante Campbell, cuya protección impidió la acción de las fuerzas navales españolas.

El texto de la nota, mesurada y digna, del Embajador español, deja entender que ya se habían tomado por las autoridades portuguesas las medidas, siquiera fueran formularias, para evitar la repetición de hechos como el que la motivaba; insistiendo nuestro representante en la necesidad de tales medidas, *«para no verse en el caso, que de otro modo sucederá inevitablemente, de que los buques españoles hagan fuego al navío portugués que proteja la navegación de las embarcaciones inglesas»* (1).

Si los portugueses vulneraban las normas internacionales de Derecho, protegiendo en mar libre, con los navíos de sus escuadras, a convoyes y unidades militares ingleses, no dejaban de quebrantarlas también cuando se presentaba el caso, inverso en todos sus elementos, de permitir que buques de guerra ingleses atacasen embarcaciones mercantes españolas acogidas a la supuesta seguridad de la neutralidad de sus puertos, y que, colocadas bajo los fuegos de las fortalezas costeras portuguesas, se creían a cubierto de toda agresión.

Ejemplo típico de esta actitud anormalmente tolerante, es lo acaecido en la isla de Madera al bergantín de comercio español *Concepción,* mandado por el Capitán D. Manuel de Sarachaga.

(1) Copia de la nota del Embajador de España en Lisboa, Conde de Campo Alange, de 9 de julio de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507). (Doc. I.)

Dicho buque, que venía de la Habana con cargamento de azúcar, fué sorprendido a la altura de las Bermudas por un temporal que le dejó casi completamente desmantelado, le arrebató las anclas y los botes, y le obligó a arrojar al mar la mayor parte de su cargamento. Casi sin víveres, llegó a la rada de Funchal, donde fué atacado por la fragata de guerra inglesa *Venus,* que en ella se hallaba anclada, no obstante haberse arrimado a la costa y colocado bajo la protección de los fuegos de la fortaleza portuguesa de dicho puerto, en virtud del aviso que del peligro que corría de verse agredida le había enviado con unos pescadores el Cónsul de España en Madera, D. Matías Cesáreo, informado del inicuo apresamiento de las fragatas de la División de Bustamante. Afortunadamente, el Capitán del bergantín consiguió recogerse en la rada, donde el Cónsul le proveyó de lo necesario para reparar sus averías y ponerse a cubierto de los fuertes vientos que reinaban en dicha isla (2).

Esta agresión, que acumula el carácter odioso de haberse cometido antes de que España declarase la guerra a la Gran Bretaña, es una más en la serie de las llevadas a cabo por dicha potencia en plena paz, con objeto de forzar a España a romper la alianza francesa o envolverla en la guerra que sostenía con Francia, y dió lugar a una reclamación que de orden del Gobierno de Madrid hizo el Cónsul de Funchal al Gobernador de la isla de Madera, quien le contestó que no había podido evitar el ataque, por lo imprevisto del lance (3).

A la reclamación en forma que de orden del Gobierno español hizo Campo Alange al portugués (4), contestó éste «que

(2) Copia de la carta del Cónsul de España en Madera, D. Matías Cesáreo, al Ministro de Estado, D. Pedro Cevallos (Funchal, 2 de diciembre de 1804) (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, doc. 243). (Doc. II.)

(3) Copia de la carta de D. Matías Cesáreo a Cevallos (Funchal, 26 de abril de 1805) (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, doc. 423). (Doc. III.)

(4) Oficio de Cevallos a Campo Alange (Aranjuez, 21 de junio de 1805),

S. A. R. el Príncipe Regente había mandado examinar el caso y dar todas las providencias posibles contra cualquier agresión que pueda intentarse en ofensa de la bandera española cuando se halla bajo la protección del territorio portugués» (5).

La enérgica actitud de nuestro Gobierno produjo los más beneficiosos resultados, pues agresiones como la mencionada no volvieron a repetirse, o, si se repitieron, los hechos serían tan insignificantes que no llegaron a tomar estado oficial; ya que en toda la correspondencia mantenida de oficio durante la guerra por nuestros representantes en Lisboa, que se conserva en el Archivo Histórico Nacional (6) no contiene ninguna otra mención a asuntos de la índole del relatado.

Sin embargo, las múltiples contingencias a que da lugar una guerra marítima, ponían continuamente de manifiesto la clara diferencia y parcialidad con que ambos beligerantes eran tratados. Y la citada correspondencia de nuestro activo Embajador nos suministra numerosas pruebas de ello, no obstante los repetidos y lamentables vacíos que en ella han dejado el crecido número de piezas que, citadas en diversos despachos, no aparecen entre los legajos en que se conserva.

Tenemos como ejemplo que Campo Alange se quejó al Gobierno portugués *«de la conducta que el Gobernador de la fortaleza de Tavira ha tenido con el corsario español* Santísima Trinidad, *alias* El Buen Vasallo, *y de la diferencia con que en el mismo puerto y en los demás de ese Reyno* (de Portugal)

ordenándole presentar una reclamación por el hecho (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, doc. 243); acuse de recibo de Campo Alange (Lisboa, 2 de julio), y comunicación dando cuenta al Ministro de haber presentado la nota de reclamación (Lisboa, 21 de julio) (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, does. 243 y 263, respectivamente).

(5) Carta de Campo Alange a Cevallos (Lisboa, 27 de julio de 1805) (Archivo Hist. Nac., Estado, leg. 4.507).

(6) Contenida en los voluminosos legajos 4.485 y 4.507, de la Sección de Estado.

son tratados en semejantes casos los buques enemigos» (7); teniendo, asimismo, que reclamar de la forma en que se trató en el puerto de Lisboa a una presa introducida en él por los españoles, y de la consideración con que se trataba en idéntico caso a los ingleses (8).

Sin embargo, todos estos hechos carecen de importancia, si se les compara con el continuo suministro de repuestos de todo género hecho desde Portugal, tanto a la base de Gibraltar como directamente a las fuerzas navales inglesas de operaciones Toda la correspondencia de nuestros agentes diplomáticos y consulares en dicha nación durante el período de la guerra está Llena de informes y reclamaciones sobre estos suministros, que constituían quizá la forma más grave de quebrantamiento de la neutralidad, ya que permitían avituallar y reponer de los efectos necesarios a una base naval, que sin ellos no hubiera podido facilitar los medios para mantener en el mar a unas fuerzas, directamente dependientes de ella, de efectivos más o menos numerosos, pero considerables siempre, y a las que sin este auxilio les hubiera sido imposible continuar su campaña en unos mares relativamente alejados de sus otras bases normales de aprovisionamiento. Además, los socorros prestados directamente a los navíos en alta mar, suponían un considerable ahorro de tiempo y de fuerzas, y, por ende, aumento de la eficacia bélica total de las grandes unidades inglesas. Las viandas frescas suministradas con gran frecuencia, permitieron el excelente estado sanitario de unas tripulaciones sometidas a navegaciones de larga duración sin contacto casi con tierra.

(7) Despacho de Campo Alange a Cevallos, y contestación de éste aprobando la nota presentada (Aranjuez, 21 de octubre de 1805) (Arch. Hist. Nacional, leg. 4.507, docs. 212 y 244).

(8) Despacho de Campo Alange a Cevallos, y contestación de éste aprobando la nota presentada (Aranjuez, 21 de junio de 1805) (Arch. Hist. Nacional, leg. 4.507, docs. 215 y 245, respectivamente).

El auxilio de los suministros portugueses permitió la realización de la maniobra de conjunto inglesa, que, a no contar con ellos, se hubiera visto imposibilitada, o a lo menos dificultada en grado sumo, al tener que abandonar frecuentemente sus cruceros parte de los efectivos que los formaban, bien para repostarse directamente en las bases lejanas de aprovisionamiento, bien para proteger convoyes que desde ellas trajesen los medios de verificar en el teatro de las operaciones el repuesto de las escuadras.

Esta facilidad de avituallarse y reponerse en zona tan privilegiada estratégicamente, con respecto a la maniobra inglesa, aumentó prácticamente la autonomía de sus fuerzas, y tuvo parte muy destacada en la viabilidad de la misma, así como facilitó sus evoluciones y el eficaz mantenimiento de sus bloqueos; principalmente del puesto a Cádiz por unas fuerzas de numerosos efectivos crecientes que llevaban largos meses de nevagación.

El Cónsul de España en Lagos, D. Francisco del Prado Ordóñez, decía a nuestro Embajador en escrito de 12 de septiembre de 1805, cuando la escuadra combinada se hallaba bloqueada en Cádiz: «No tengo que ponderar a V. E. más que lo que ya le tengo representado en anteriores mías, que el bloqueo de Cádiz nos lo hace esta provincia (Algarve)» (9).

Este escandaloso suministro obligó a los Embajadores de España y Francia a pasar enérgicas reclamaciones contra tal abuso (10); pero el éxito no coronó sus gestiones, y el culpable tráfico continuó durante toda la guerra. Los bajeles de Su Majestad Británica siguieron frecuentando los puertos portugueses con objeto de abastecerse, y sus marinos hacían gala

(9) Carta de Prado Ordóñez a Campo Alange, núm. 26, fechada en Lagos, a 12 de septiembre de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485).

(10) Despacho de Campo Alange a Cevallos (Arch. Hist. Nac., Estado, legajo 4.507, doc. 361).

en tierra de una insolencia que difícilmente les hubiera sido tolerada a no hallarse protegidos por las autoridades lusitanas. Recorrían libremente el país para acopiar víveres, y en diversos lugares de la costa establecieron depósitos para el más fácil aprovisionamiento de sus buques.

Ello no era sino repetición de lo acaecido en la pasada guerra, en que toda la costa del Algarve fué utilizada como base de operaciones por las escuadras británicas; y el Almirante Jervis tenía en Villa Nova del Portimao contratistas fijos de víveres, que le suministraron más de ochocientos bueyes y proporcionado número de carneros; además de contar con dos navíos expresamente destinados al transporte de agua y abastecimientos desde la costa a la escuadra, por lo que los portugueses les llamaban en son de mofa «los aguadores» (11).

El Cónsul de España en el Algarve, el activo D. Francisco de Prado Ordóñez, anteriormente citado, era, a causa de la situación geográfica de la demarcación de su Consulado, testigo interesado y atento de este irregular comercio, y en su frecuente correspondencia oficial con el Embajador nos ha dejado el más vivo y fehaciente testimonio del mismo.

El 8 de septiembre de 1805 comunica a su jefe la presencia en el puerto de Lagos de una fragata militar inglesa (12), que se hizo a la mar en la mañana del día 10, después de haber «estado escandalosamente siete días cargando hasta el tope cuanto pudo llevar de la ciudad y sus inmediaciones»; completando el cargamento de verduras y víveres de refresco con más de 150 pipas de agua, y unos 150 bueyes y carneros, que embarcó secretamente en una playa próxima (13).

(11) Carta, núm. 26, de Prado Ordóñez a Campo Alange, fechada en Lagos, a 12 de septiembre de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485). (Doc. IV.)

(12) Carta, núm. 25, de Prado Ordóñez a Campo Alange, fechada en Lagos, a 8 de septiembre de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485).

(13) Carta citada, núm. 26, de Prado Ordóñez a Campo Alange. (Doc. IV.)

Al hacerse a la mar, una vez cargada esta fragata, ocupó su lugar en la bahía de Lagos otra del mismo pabellón, que permaneció fondeada durante cuatro días, hasta la noche del 13, en que salió, después de hacer aguada y cargar «públicamente» cuantos víveres pudo y diez bueyes vivos, sin contar otros que, en número superior a veinticinco, recogió en la vecina playa de Aljesús, donde los tenía de repuesto, junto con las provisiones que pudieron recogerle por las aldeas próximas.

Para preparar estos aprovisionamientos, la primera de las fragatas desembarcó a su segundo Comandante, un Oficial y un Guardia Marina, so color de perseguir a tres marineros que habían desertado; pero el rumor público —según decía nuestro Agente—, que daba por muerto en un reciente combate al Comandante en propiedad, aseguraba que la causa real del desembarco era «informarse a fondo del ganado que se podría comprar en toda la provincia y sus contornos; pues por tres marineros desertores no era posible el creerse que lo hicieran». «No hay ejemplo —añadía— de que por semejante corto motivo abandone un Comandante su fragata» (14).

Estos marinos abandonaron Lagos en la fragata que fondeó al salir la suya; y un incidente revelador de su indiscreta conducta en tierra portuguesa deja comprender claramente la seguridad e ilícitas prerrogativas de que en el país gozaban.

Por estar enfermo, hallábase el Vicecónsul de España en la imposibilidad de acudir a las obligaciones de su cometido, y solía enviar a cumplirlas en el puerto y playa a su hijo mayor, de edad a la sazón de unos trece años. Encontróse el muchacho con el Vicecónsul de Inglaterra, «que era un portugués inquieto con la protección inglesa», quien le amenazó,

(14) Cartas de Prado Ordóñez a Campo Alange: la citada núm. 26, de 12 de septiembre de 1805, y la núm. 27, del 15 de idénticos mes y año (Arch. Hist. Nacional, Estado, leg. 4.485).

«que le pondría a buen recaudo si iba a observar y ver». Hallábase presente el segundo Comandante de la fragata británica, quien instigado por el portugués, que le dijo que el jovenzuelo era hijo del Vicecónsul de España y que tenía la culpa de la deserción de los marineros ingleses, le injurió groseramente, llegando a amenazarle con el bastón (15).

Por el contrario de esta situación privilegiada de que en Portugal gozaban los ingleses, ni aun nuestros Agentes consulares encontraban en dicha nación no ya el apoyo que para el cumplimiento de sus funciones cabía esperar en un país donde estaban legalmente acreditados, como lo prueban estos suministros, que no fueron poderosos de cortar, sino ni tan siquiera el respeto y la corrección de trato debidos (16).

Las facilidades halladas para embarcar en la costa portuguesa repuestos destinados a las escuadras británicas, no podían menos de tentar a comerciantes y especuladores de los países neutrales, y por las noticias del diligente Cónsul de Lagos podemos colegir que incluso algunos buques militares de pabellón lusitano no desdeñaron el alternar sus nobles funciones específicas con la emulación de las hazañas de los navíos aguadores del Conde de San Vicente.

En carta al Embajador le da cuenta, el 29 de septiembre de 1805, de las sospechosas maniobras de un «brick» y una fragata de guerra portugueses, de los destinados por feliz casualidad a cruzar por el Estrecho, que tocaban en Lagos para embarcar víveres y aguada. «La repetición de las entradas de estas embarcaciones —decía Prado Ordóñez— y la continuación

(15) La repetida carta núm. 26, de Prado Ordóñez a Campo Alange. (Documento IV.)

(16) Véase la repetida carta núm. 26, de Prado Ordóñez a Campo Alange (Doc. IV.)

de los refrescos que vengan a buscar nos darán una idea de la sinceridad de sus operaciones...» (17).

Numerosos buques de otras naciones neutrales se entregaban también al comercio de repuestos entre Portugal y las fuerzas inglesas.

Por tratarse de un barco perteneciente a nación alejada del teatro de operaciones, circunstancia que aumenta su valor como ejemplo, citaremos el caso del navío sueco *Neptuno,* mandado por el Capitán Lefton, que el día 2 de agosto de 1805 salió de Lisboa, destinado a Gibraltar, con un cargamento de refrescos y provisiones de boca que había de completar en Faro (18).

No es éste un caso aislado, sino que muchos otros buques aprovechaban sus pabellones neutrales para burlar la vigilancia de las fuerzas combinadas y llevar repuesto, ya a dicha plaza, ya directamente a las unidades inglesas de crucero delante de Cádiz.

Este tráfico hubiera revestido una importancia infinitamente menor, en razón a su volumen más restringido, a no haber contado con los centros de aprovisionamiento fáciles y cómodos que le proporcionaban los puertos portugueses, especialmente los de la costa Sur. No hubiera sido tan intenso de haber tenido que traer de almacenes lejanos, con los riesgos que ello lleva consigo aparejado, los efectos que suministraba a la base de Gibraltar y a las flotas británicas.

Este apoyo que las fuerzas inglesas encontraban en Portugal, junto con el que les prestaban algunos puertos occidentales de la costa septentrional de Africa, y sobre todo el hallado

(17) Carta, núm. 29, de Prado Ordóñez a Campo Alange, fechada en Lagos, a 29 de septiembre de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485). (Doc. V.)

(18) Despacho de Campo Alange a Cevallos, número 281, de 3 de agosto de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507). (Doc. VI.)

en las costas italianas, permitió el desarrollo de la maniobra estratégica británica.

Esta, que quedó planteada como la realización de la contramaniobra aliada, se limitaba, en sus líneas generales, al establecimiento de una red de fuerzas encargadas de evitar en lo posible las reuniones de efectivos enemigos, y de vigilar, y en su caso evitar, los movimientos en dirección a la Mancha. Y para ello era necesario poder esperar en el mar. Esta espera, clave del éxito de la maniobra británica, estaba subordinada a la obtención de un sistema de suministros que permitiera mantenerse meses y meses en el mar a unas fuerzas que no tuvieran que abandonar frecuentemente sus cruceros para repostarse, ni que mermar y diluir parte de sus efectivos para proteger la conducción de los repuestos desde bases lejanas.

Hay que mencionar también los servicios de información y enlace que paralelamente a estos suministros y como corolario de los forzosos contactos a que obligaban, se debieron prestar al enemigo. Pero su propia índole impediría a los representantes españoles la obtención de datos concretos de los que haya llegado constancia documental hasta nosotros.

APENDICE

I

Lisboa, 9 de julio de *1805.*

Del Conde del Campo Alange al Excmo. Sr. D. Antonio Araujo de Acevedo. = «Muy señor mío: El Capitán de Fragata de la Real Armada de S. M. D. Francisco Maurelle, ha dado cuenta al Rey mi Amo de que habiendo salido el 9 del mes próximo pasado de Gibraltar un pequeño convoy de buques mercantes ingleses, escoltado por una corbeta de guerra, y habiéndose dirigido las lanchas de Algeciras al mando del mismo Oficial a interceptarlo y batir la corbeta enemiga, se puso ésta bajo el tiro de cañón de uno de los navíos de guerra portugueses que cruzan en el Estrecho, cuya protección impidió a las lanchas españolas atacarla. = Este nuevo ejemplar está probando la necesidad que hay de mudar aquel crucero portugués y de tomar todas las demás providencias que ya he tenido el honor de hablar a V. E., a fin de que queden evitados todos los inconvenientes que de su permanencia allí experimentan los buques de S. M., quien me ha mandado repetir al Gobierno portugués la solicitud enunciada, para no verse en el caso, que de otro modo sucederá inevitablemente, de que los buques españoles hagan fuego al navío portugués que proteja la navegación de las embarcaciones inglesas. = Pero ya a estas horas estará enterado S. M. de la contestación que V. E. se sirvió darme sobre estos particulares con fecha del mes próximo pasado, y habrá visto que S. A., reconociendo la necesidad de mudar el punto de ese crucero, lo ha mandado así, tomando, además, la indispensable medida de retirar de allí al Comandante Campbel. = Consiguientemente este nuevo oficio mío que dirijo a V. E., en cumplimiento de las órdenes de S. M., llega sin duda a sus manos cuando ya estarán tomadas todas las providencias solicitadas y convenientes para remediar estos abusos y estorbar la repetición de estos sucesos...»

(Arch. Hist. Nac. Estado, leg. 4.507.)

II

Funchal, 2 de diciembre de 1804.

De D. M. Cesáreo a Cevallos. =«Habiendo tenido en esta isla la noticia, tanto por las Gacetas públicas de Londres como por varios Capitanes de bastimentos ingleses que a esta rada han arribado, de que en principios de octubre fueron apresadas tres fragatas de guerra españolas por otras de la Armada de S. M. B., y siendo más de dos meses que en esta isla no se reciben cartas de España ni de Lisboa, me hallo en el mayor embarazo, por no tener ni haber encontrado en ese Consulado (como tengo representado a V. E.) instrucción alguna sobre éste ni sobre otro particular, pues aunque aquí no entran bastimentos por razón de comercio, sí pueden entrar por noticias que en el mar tuviesen de un rompimiento de guerra o por un temporal, como se ha verificado con el bergantín *Concepción,* su Capitán D. Manuel de Sarachaga, procedente de la Habana, con carga de azúcar, el que a la altura de las islas Bermudas tuvo una tempestad tan terrible, que ha entrado en esta rada todo desmantelado, sin gumenas, áncoras, botes ni víveres y obligado a tirar al mar parte de la carga. = A la entrada de dicho bergantín en esta rada, se hallaba ancorada en ella la fragata de guerra de S. M. B. nombrada *Venus,* la que luego que lo avistó echó su lancha al agua con dos Oficiales y tropa armada, dirigiéndose al bergantín español, el que con aviso que a mi nombre había recibido por varios pescadores de la costa, que de antemano tengo prevenidos para todo aquello que pueda suceder, ya se había metido inmediato a la costa y debajo del tiro de cañón de una de las fortalezas que defienden esta isla; pero no bastaron las precauciones tomadas para que la lancha no se dirigiese al bergantín y el Oficial que la mandaba no exigiese del Capitán, con las más duras amenazas, el que disparase uno de dos pequeños cañones que lleva para señales y que sacase el bergantín de la costa; pero el Capitán, despreciando todas las amenazas, sólo trató de meterse en la rada, en la que inmediatamente le proporcioné y mandé áncoras, gumenas y todo lo necesario para ponerse al seguro de los fuertes vientos que aquí reinan...»

(Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, doc. 243.)

III

Funchal, 26 de abril de 1805.

De D. M. Cesáreo a Cevallos. = «Recibo la de V. E. de 1.º de febrero, en la que me ordena reclame de este Gobierno la protección

necesaria para que no sean insultados por la nación inglesa los bastimentos de S. M. C. que pudiesen arribar a esta isla; debo decir a V. E. que en virtud de lo ocurrido con el bergantín español *La Concepción,* representé verbalmente a este Excmo. Sr. Gobernador, quien me protestó lo improviso del lance, que no había podido evitar, y que se veía obligado no sólo por el derecho de gentes, sino es también por el de alianza de familia, a favorecer la nación española...»

(Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, doc. 243.)

IV

Lagos, 12 de septiembre de 1805.

De Prado Ordóñez a Campo Alange. = «... la fragata de guerra inglesa partió de este puerto el 10 por la mañana, habiendo estado aquí escandalosamente siete días cargando hasta el tope cuanto ha podido llevar de esta ciudad y sus inmediaciones, de forma que la ha dejado limpia de verduras y mantenimiento para muchos meses, con más de 150 pipas de agua y unos 50 bueyes y carneros que ha metido a bordo secretamente en la playa inmediata a dos y tres leguas de este puerto. — Señor Excmo., aseguro a V. E. que no se puede estar a la vista de estas gentes, pues hacen las cosas como los judíos, con risa y burla en mi propia casa, siendo intolerable el ver al partir antes de ayer dicha fragata entrar otra del mismo porte, que quedó ancorada en la bahía, y empezó a hacer aguada, y ya tengo averiguado que en la playa de Aljeses, cinco leguas de este puerto, tienen prontos 25 bueyes y algunos más que creo le irán llegando, con las provisiones que puedan recoger en aquellas aldeas. = No tengo que ponderar a V. E. más que lo que ya le tengo representado en las anteriores mías, que el bloqueo de Cádiz nos lo hace esta provincia, por la experiencia que tuve la guerra pasada, que tenían dos navíos que no hacían otra cosa que conducir continuamente agua y víveres a la Escuadra, y los mismos portugueses los llamaban los navíos «aguadores», y a dos leguas de este puerto, en otro llamado Villa Nova, había sujetos que tenían hecha contrata con el Almirante Gervis, para proveerle su escuadra de bueyes y carneros, y me tengo informado que le proveyeron de los primeros más de 800, y no menos número de los segundos: los mismos pasos llevan ahora, y creo no se podrá remediar este tan notorio y dañoso perjuicio, sino poniendo guarnición nuestra en todos estos puertos. = Dejo a la grande penetración de V. E. nuestra infeliz situación... = Señor, acabo de saber (lo que no se ha traslucido hasta ayer), que la referida fragata inglesa tuvo combate a unas

14 leguas de aquí con dos fragatas francesas, en el cual dicen que murió su primer Comandante y alguna gente, pudiendo escapar por la próxima noche, para no haber sido apresada, y que en los siete días que ha estado en este puerto se ha estado componiendo de día y de noche. No sé si esto será verdad o pretexto que habían divulgado para cohonestar el tiempo que ha estado en esta bahía cargando lo que no podría llevar un navío de guerra. = También he sabido que el segundo Comandante, un Oficial y un Guardia Marina se han quedado en esta ciudad, bajo el pretexto de que se le han desertado algunos marineros; pero como de esto no hay ejemplo que por semejante motivo corto abandone un Comandante su fragata, se cree con fundamento que ha sido apariencia para esperar otra vez a su fragata después que haya descargado en la escuadra. = Ya principiamos, Sr. Excmo., los insultos de la guerra pasada, y es el caso que con motivo de hallarse el vice-Cónsul de España en este puerto imposibilitado de salir a la calle por tener una pierna mala, suele mandar a su hijo mayor, que será de unos trece años, al puerto o a la playa a sus asuntos propios; habiéndolo notado el vice-Cónsul inglés (que es un portugués inquieto con la protección inglesa), le dijo ayer en la ribera «que ya le pondría a recado si iba a observar y ver», y en seguida le dijo el Comandante inglés, que estaba allí cerca, «que aquel pequeño, que era hijo del vice-Cónsul de España, tenía la culpa de la deserción de los marineros ingleses, porque los seducía a que desertaran para España». = El Comandante miró al muchacho con indignación, y aun lo amenazó con el bastón, diciéndole en francés algunas palabras injuriosas, y asegurándole al vice-Cónsul que su Almirante se quejaría a su Ministro en Lisboa... = La segunda fragata sigue haciendo aguada desde antes de ayer, y es regular que embarque los ganados que pueda...»

(Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485.)

V

Lagos, 29 de septiembre de 1805.

De Prado Ordóñez a Campo Alange. = «... Las escuadras inglesas continúan cruzando desde Cádiz el cabo de Santa María, sin poder averiguar si se aumentan o disminuyen, porque entran y salen continuamente en la boca del Estrecho. = En la semana pasada vino a este puerto un brik de guerra portugués de la escuadrilla que cruza por los moros frente de Algeciras; dicen que trajo pliegos para esa Corte, y que tomó aguada, bueyes, gallinas y verduras y volvió a salir después de cuatro días. Antes de ayer se presentó

otra fragata de guerra de la misma nación, que dijo venía de Lisboa a cruzar con otras en estos mares por causa de que los moros habían salido de sus aprovechándose del mal tiempo, y parece que pidió también bueyes, aguada y gente, por no haberse podido proveer en ese puerto por la precipitación con que salió. La repetición de las entradas de estas embarcaciones, y la continuación de los refrescos que vengan a buscar, nos darán una idea de la sinceridad de sus operaciones...»

(Arch. Hist. Nac. Estado, leg. 4.485.)

VI

Lisboa, 3 de agosto de 1805.

Campo Alange a Cevallos. = «Con noticia que he tenido de haber salido ayer de este puerto el navío sueco *Neptuno,* Capitán Lefton, para acabar de completar en Faro la carga que ya lleva de aquí de refrescos y provisiones de boca con destino a Gibraltar, y con antecedentes de que otros neutrales seguirán haciendo semejantes remesas, que ya se dirijan a Gibraltar o ya queden en el camino para el crucero inglés delante de Cádiz, siempre debe creerse que servirán a nuestros enemigos; e ignorando yo si está bloqueado Gibraltar, pero imaginando que si lo está o conviniere que así se declare, podrá ser oportuno que se comunique a esta Embajada para que avisado de oficio a este comercio, por el Cónsul General de Su Majestad, como en los casos respectivos se ha ejecutado aquí por el Cónsul británico, se logre retraer a los neutros de semejantes especulaciones, me ha parecido conducente avisarlo por un expreso al Sr. D. Ignacio M.ª de Alava, Comandante de las Fuerzas Navales de S. M. en Cádiz, por lo que pueda servir para su gobierno y ponerlo en noticia del Sr. Generalísimo, como lo ejecuto en adjunta carta, que ruego a V. E. pase inmediatamente a sus manos, para los efectos que hubiere lugar... »

(Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.507, doc. 281.)

V

RÁPIDAMENTE se dirigió Gravina a tomar el mando de la Escuadra que se le confiaba, y ya el 14 de febrero comunicaba a Madrid (1) que en la mañana del día anterior había pasado revista de inspección al Arsenal de la Carraca en compañía del Comandante General interino del Departamento, D. Juan Moreno, y de los Tenientes Generales D. Ignacio María de Alava y D. Juan María de Villavicencio.

Complacido quedó el nuevo Jefe de la actividad y celo con que los trabajos se llevaban a cabo, lo que le hizo concebir la halagüeña esperanza de poder tener armados y listos doce navíos para mediados o fines del siguiente marzo, a pesar de la brevedad del tiempo y la escasez de los recursos. Para imprimir a los preparativos la mayor actividad posible, encargó al General Alava de todo lo referente al armamento y equipo de los navíos y a Villavicencio de la fabricación de bizcocho y demás aprestos relativos a los víveres necesarios para la Escuadra que se armaba (2).

El calor e interés con que Gravina tomó los armamentos de ésta le llevó a extralimitarse en las atribuciones que tenía conferidas, y ordenó, además de los que ya lo estaban, el armamento de los navíos *San Justo y Rayo,* que se proponía

(1) Oficio de Gravina, fechado en Cádiz, a 14 de febrero de 1805 (Archivo Central del Ministerio de Marina, Sección Histórica, expedientes relativos al combate de Trafalgar).

(2) El citado oficio de Gravina, de 14 de febrero de 1805.

tener listos para el siguiente mes de abril, y así lo comunicaba el 15 de febrero al Príncipe de la Paz, en carta en la que además proponía para su mando al Capitán de Navío don Miguel Castón y a D. Enrique Macdónell, respectivamente (3).

Esta determinación espontánea del Comandante General de la Escuadra, de habilitar sobre las instrucciones recibidas dos navíos más de los doce mandados, no halló buena acogida en el Generalísimo, quien el 26 del mismo mes le contestó: «... Apruebo el celo del servicio que ha movido a V. E. para dar este paso, *aunque es asunto que no corresponde a su encargo,* y doy la orden para que el Comandante General de ese Departamento disponga se armen dichos dos navíos y cualesquiera otros buques, según lo permita nuestra situación. Apruebo los mandos...» (4). En el tono y redacción de este escrito se puede ver claramente el disgusto causado por una medida contraria al evidente deseo del Gobierno de limitar al mínimo de doce navíos, marcado en el artículo 3.° del Convenio de 4 de enero de 1805, los efectivos navales que se armasen en Cádiz. La indicación de que «es asunto que no corresponde a su encargo», junto con la comunicación de que se ordenan los armamentos ulteriores al Comandante General del Departamento, encierra una clara llamada a la disciplina.

Por otra parte, su buen deseo y celo por el servicio hacían ver las cosas a Gravina con demasiado optimismo, y del atraso del armamento de estos dos navíos da clara idea la relación firmada en Cádiz en 2 de abril por el Ingeniero Comandante D. Honorato Bouyón, quien manifiesta que los navíos *Rayo y San Justo* se hallan en carena, necesitando de varias obras interiores,

(3) Gravina al Príncipe de la Paz, Cádiz, 15 de febrero de 1805. (ALCALÁ GALIANO, op. cit., t. I, pág. 155).

(4) Escrito del Príncipe de la Paz a Gravina (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar), cit. por P. ALCALÁ GALIANO, op. Cit., t. I, pág. 156.

y de su arboladura, que se está haciendo, así como de embarcaciones menores, que están en construcción. Y a mayor abundamiento, otra relación del 9 del mismo mes, víspera de la salida de la escuadra, dice, hablando de los navíos en cuestión:

«Rayo: Le falta todo el aparejo, menos la jarcia mayor; casi toda la motonería menuda, como igualmente los cables, mucha parte de su velamen, la batería de a 36 y los obuses de a 24, por no haberlos en este Arsenal.

»San Justo: Se está reconociendo su aparejo; le faltan *22* cañones de a 36 y 1.400 balas del propio calibre; no tiene obuses y le falta todo lo demás que al anterior» (5).

Pero por si no bastara el testimonio de estas relaciones fechadas en abril, mes en que el Comandante General de las fuerzas españolas se prometía tenerlos habilitados, encontraremos más adelante el acta del Consejo de Guerra tenido a bordo del *Bucentauro* en 8 de octubre, en las vísperas de la definitiva salida de la Escuadra combinada hispano-francesa del puerto de Cádiz para medirse con la británica, en la que consta que los navíos *Rayo y San Justo* se encontraban recién salidos del Arsenal. Ello no obstante no será óbice para que los desgraciados bajeles combatan el día 21 heroica, denodadamente; y el *Rayo* completará sus servicios saliendo al mando de Mac-Dónell, su ardiente Capitán, a disputar a la tempestad y a los ingleses las reliquias que pueda de la escuadra en los días siguientes al combate. Diezmada su dotación, desarbolado y con el casco deshecho, vencido y destrozado, irá a perderse en la costa de Rota, después de haber cumplido con honor su deber.

Pese a la buena voluntad de nuestro Almirante, el armamento

(5) Citadas ambas relaciones por P. ALCALÁ GALIANO, op. cit., t. I, pág. 166.

de los navíos no progresaba en la forma que hubiera sido de desear, y eso por diversas causas. En principio había de tener en cuenta la falta de personal de maestranza, mal endémico de nuestros Arsenales que en vano habían pretendido remediar diversas y reiteradas disposiciones. Sin hábiles obreros especializados en las múltiples faenas de las construcciones y aprestos navales, poco podía adelantarse; y a ello había que añadir la penuria de materiales diversos, necesarios para construcción y habilitación de buques, y de los pertrechos precisos que la apurada situación del erario hacía difícil de adquirir. A ello había que añadir la dificultad de encontrar marineros que formasen la tripulación de los navíos habilitados. Ni la Matrícula de Mar, establecida, o por mejor decir confirmada por la Real Ordenanza de 17 de octubre de 1737, suministraba la gente de mar necesaria para armar los navíos, ni las levas y sacas de individuos de condena limpia penados en los presidios de los Arsenales eran poderosas a completar el número preciso de marineros; y en oficio de 22 de febrero (6) veíase Gravina obligado a poner en conocimiento del Ministro de Marina, el Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, las dificultades con que tropezaba. «Nadie desea tanto como yo —decía— el tener algunas fuerzas en bahía, listas de un todo, para dar la vela a la primera orden, bien sea para proteger la entrada de un barco, o bien para ocurrir a cualquier evento imprevisto; pero a pesar de mis esfuerzos, por la escasez de marinería no he podido realizar estas intenciones.» La falta de hombres para tripular las embarcaciones que preparaba le obligó a desarmar la fragata *Rufina y* la corbeta *Paloma,* para formar con su personal la tripulación de la fragata

(6) Escrito de Gravina al Ministro de Marina, Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, fechado en Cádiz, a 13 de febrero de 1805 (Archivo Central del Ministerio de Marina, Sección Histórica, expedientes relativos al combate de Trafalgar).

Magdalena; y añade: «V. E. puede estar íntimamente persuadido de que para fines del entrante estarán los doce navíos listos de armamento..., pero nada se podrá realizar con estas fuerzas si no se presentan los cuatro mil y setenta y cinco individuos de marinería que nos faltan».

Esta falta de marineros, consecuencia natural del empobrecimiento del comercio marítimo español, reflejo del estado decadente de la nación, exagerado por la anterior guerra con Inglaterra, viene arrastrándose desde los últimos años del siglo XVIII y culminará en el momento mayor de la ruina de nuestra Armada y de la flota de comercio en la primera mitad del XIX. Sus causas las acusa el Teniente General de la Armada D. José María Mazarredo y Salazar en el informe que por orden suya se pasó a Carlos IV (7) en 10 de mayo de 1801. Dice que la pobreza del comercio marítimo de altura es la causa principal de la falta de los hombres para tripular los buques de la Armada. En los años de su mayor esplendor, entre 1781 a 1792, no se ocupaban en esta navegación mercantil fuera de las costas más que 5.500, «quedando reducida la ocupación del resto de la matrícula a una pobre pesca... y a un cabotaje o navegación costanera... En el navío *Conde de Regla,* donde como segundo General de la Escuadra del Marqués del Socorro tenía yo arbolada mi insignia el año 1790, no pasaban de sesenta hombres los que habían hecho navegación de alta mar, siendo el resto meros pescadores y sirvientes de barcos costaneros, sin conocimiento ni ejercicio alguno de aparejo y faenas de mar, sin destreza aun para sostenerse sobre una verga, para aferrar un juanete o tomar un rizo; y por supuesto, menos para montar a los altos en una maniobra de noche».

(7) Publicado por el Capitán de Navío D. Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española desde la unión de las Coronas de Castilla y Aragón* (Madrid), t. VIII, págs. 2 y siguientes.

Todas las circunstancias apuntadas se unen contra el buen deseo de Gravina para retrasar el perfecto armamento de los buques de su escuadra, y cuando el día 10 de abril suene la hora de hacerse a la mar para unirse a las fuerzas navales francesas, sólo seis navíos y una fragata se alinearán bajo su insignia.

Durante este tiempo en que se debate con las dificultades de todo orden que de continuo se le presentan para el armamento de sus buques, recordará a buen seguro con nostálgica envidia la organización de los Arsenales británicos, que tan en detalle tuvo ocasión de estudiar durante el tiempo de su comisión en Inglaterra, en compañía de Valdés, el año 1799. Las observaciones que seis años antes estampara en las Noticias que sobre la Marina británica presentó al Gobierno (8), estarán obsesionantemente presentes en su imaginación. Volverá a ver en los Arsenales a los navíos en disposición de volverse a armar, amarrados en las dársenas, arbolados y con el timón lanzado (9), prestos a quedar listos para hacerse a la mar en cuanto se les embarquen los pertrechos y efectos que en las naves del Arsenal están dispuestos y rotulados con el nombre de cada navío.

Al tiempo que del armamento de los buques, se ocupa de determinar los Jefes que han de mandarlos, y el 15 de febrero remitió al Príncipe de la Paz, de acuerdo con lo dispuesto en la *Real Ordenanza,* una nota con la propuesta para el nombramiento de los Comandantes. Propuso para mandar el

(8) «Noticias y observaciones hechas sobre la Marina Británica por el Jefe de Escuadra D. Federico Gravina y el Capitán de Navío D. Joaquín Valdés, conforme a las instrucciones que se le pasaron por el Excmo. Sr. Baylío don Antonio Valdés, Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, antes de emprender su viaje para visitar varias Cortes de Europa» (Manuscrito en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, est. 26, gr. 6, e. 170).

(9) Las citadas «Noticias y observaciones», folios 48, 49, 50 y 26, respectivamente.

Santísima Trinidad, colosal buque, a la sazón el mayor sobre el mar, a D. Francisco Uriarte; para el *Santa Ana,* a D. José Cardoqui, y para el *Argonauta,* que ha de arbolar su insignia, a D. Rafael de Horé, quien quedará de su Capitán de Bandera, y que para seguir siéndolo será destinado al *Príncipe de Asturias,* cuando al regreso de las Antillas Gravina cambió por este navío el *Argonauta (10).* El *San Rafael* lo mandará don Francisco Montes, y el *Terrible,* D. Francisco Vázquez Mondragón; siéndole conferido al brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano el mando del *Glorioso,* que más adelante le veremos cambiar por el *San Leandro,* y el *Bahama,* con el que irá al combate el día de Trafalgar, para hallar sobre él heroica muerte. El *San Leandro* lo mandará inicialmente D. José Meléndez; el *España,* D. Julián Muñoz, y el *América,* D. Juan Parrao. Finalmente, el *Castilla* y el *Firme* son puestos a las órdenes de D. José Quesada y D. Rafael Villavicencio, respectivamente.

Simultáneamente, y a tenor de lo previsto, nombra los segundos Comandantes de los navíos, según las propuestas que para dicho cargo en cada buque le hace su respectivo y reciente Jefe. Estos nombramientos recayeron en los Capitanes de Fragata D. José Sartorio, para el *Santísima Trinidad;* don Francisco Millán, para el *Santa Ana;* D. José Vacaro, para el *Argonauta;* D. Pedro Calvillo, para el *San Rafael;* D. Fermín Estenipa, para el *Terrible;* D. Diego Butrón, para el *Firme;* D. Vicente Varela, para el *Bahama;* D. Luis Uriarte, para el *América;* D. Salvador Menéndez, para el *Castilla;* D. Manuel

(10) Oficio de Gravina, de 15 de septiembre de 1805, dando cuenta de haber trasladado su insignia al navío *Príncipe de Asturias,* y haber llevado consigo al Capitán de Bandera (Archivo Central del Ministerio de Marina, Sección Histórica, expedientes relativos al combate de Trafalgar, núm. 62).

Salazar, para el *San Leandro,* D. Tomás Ramery, para el *Glorioso,* y D. Juan Coronado, para el *España (11).*

Tenemos ya una lista inicial de posibles héroes. Luego una serie de circunstancias, ciegamente creadas, seleccionaron a los llamados a la gloriosa exaltación y al sacrificio.

Pronto comprendió el nuevo Comandante General de las fuerzas navales que se arman en Cádiz, la necesidad de completar las informaciones que sobre los movimientos del enemigo le suministran las torres de vigía del litoral y las autoridades marítimas, con otras que le tengan al corriente de los movimientos de éste en las costas y puertos de Portugal, zona en que, por obvias razones estratégicas, ha de moverse insistentemente. A este fin oficia el 26 de febrero al Embajador de España en Lisboa (12), quien, dadas las circunstancias de amistad y continuas relaciones entre la nación lusitana e Inglaterra, estará en excelentes condiciones de recoger, además, valiosas informaciones de todo género.

Desde el primer momento encuentra en nuestro Embajador, Conde de Campo Alange, un entusiasta corresponsal, que suministrará durante toda la campaña una, ininterrumpida serie de noticias, que si bien no siempre son exactas, y ello es bien disculpable dadas las circunstancias en que se obtienen, acreditan el celo de nuestro representante en la corte portuguesa y facilitan una nutrida información de incalculable valor para el Mando, en la obtención de la cual colaboran activamente los Cónsules a sus órdenes, y muy especialmente el de Lagos (Algarbe), D. Francisco de Prado Ordóñez, quien merced a la privilegiada situación de la plaza donde desempeña

(11) A. GALIANO, t. I, pág. 154.

(12) Gravina a Campo Alange, fechado en Cádiz, a 26 de febrero de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485).

su comisión y la asiduidad de su trabajo inteligente, realiza una útil labor.

En esta misma carta comienza ya sus noticias, dándole cuenta de que «en los días anteriores ha estado a la vista del puerto de Lisboa la escuadra inglesa al mando del Almirante *Crokram* (Cochrane), compuesta de seis navíos de línea y una fragata, que, al parecer, había sido relevada por otras fuerzas en el bloqueo que tenía puesto al puerto de El Ferrol. Dicha escuadra comunicó con el Embajador británico en Lisboa, y al parecer esperaba embarcar refrescos para salir con rumbo a Cádiz o a las Baleares; pero al recibirse la noticia —traída por una unidad inglesa— de haber encontrado a la escuadra francesa de Rochefort que se dirigía a América, se hizo inmediatamente a la vela...» «No puedo asegurar a V. E. la certeza de esta noticia (de haber sido vista rumbo a América la escuadra de Rochefort y haber salido en pos de ella la de Cochrane); pero sí es seguro que la División de *Crokram* ha estado unos días delante de este puerto, y que ya ha desaparecido». Y esto era lo interesante para Gravina. Conviene no olvidar la sugestión que en aquellos tiempos ejercía el recuerdo de las acciones británicas de Abukir y Copenhague, y su fracasado intento paralelo contra Cádiz en el mes de julio de 1797. Nuestro Gravina, actor decisivo en la defensa de este último, se deja arrastrar por ella, y en su contestación a Campo Alange el día 26 (13), manifiesta su opinión de que las fuerzas de Cochrane hubieran ido a incrementar las de Orde delante de Cádiz, suposición correcta, ya que la reunión de ambas escuadras británicas hubiera aumentado las posibilidades de las fuerzas bloqueadoras de Cádiz y, entre ellas, la de copenhaguear a las suyas.

(13) Gravina a Campo Alange, Cádiz, 26 de marzo de 1805 (Arch. Hist. Nacional, Sección Estado, leg. 4.485).

La razón está de parte de los rumores recogidos en la información de Campo Alange, ya que Cochrane ha ido realmente a las Antillas tras de la escuadra mandada por Missiessy, que el 11 de enero ha abandonado Rochefort; pero su opinión, aunque errada circunstancialmente, acredita a Gravina de hábil y prudente estratega, puesto que la unión de Cochrane a las fuerzas británicas que bloquean Cádiz no sólo hubiera producido un aumento de la masa de combate enemiga, capaz de intentar la expugnación del puerto y destrucción en él de la escuadra a medio armar y, por ende, fácilmente vulnerable, sino que hubiera podido evitar la salida de las fuerzas españolas en el momento dado, impidiendo su unión con las francesas. Si la reunión de las escuadras inglesas que temía nuestro Almirante se hubiera realizado, Orde no hubiera tenido que abandonar el bloqueo de Cádiz al presentarse Villeneuve el 9 de abril, y no hubiera dado a éste una ocasión de batirlo fácilmente con sus fuerzas superiores; ocasión que el Almirante francés deja escapar de manera lamentable al no atacarle decididamente, y limitando su acción contra él a una formularia caza sin fondo. Esta indecisión y falta de codicia en buscar el combate, priva a la maniobra general —como hace notar certeramente un notable estratega francés— del brillante efecto de sorpresa inicial, que debía ser, lógicamente, su primera recompensa (14).

Esta debilidad de los efectivos de Orde, certeramente apreciada por Gravina, es posteriormente confirmada por la información que facilita Campo Alange, de que el 19 de marzo llegó a Lisboa un buque ligero procedente de la División que bloqueaba a Cádiz, llevando, al parecer, al Ministro británico despachos, que éste debía reexpedir para Inglaterra, en los

(14) Almirante CASTEX, *Theories Strategiques*, t. II, pág. 99.

que su Comandante comunicaba no tener «fuerzas suficientes para contener la salida de la escuadra española» (15).

Por su parte Gravina, disponiéndose a salir a la mar a la primera orden, insiste cerca del Embajador, para que éste le obtenga en Portugal cuantas informaciones pueda sobre las fuerzas británicas, y le comunique que los enemigos cruzan a la vista de Cádiz con cinco navíos y una fragata, «pero tengo motivos para recelarme —añade— que fuera del alcance de las torres de vigía mantiene algunas fuerzas más» (16).

En esta última suposición se halla equivocado Gravina: las fuerzas de Orde se limitan a cinco navíos, de los cuales uno es de tres puentes y los otros cuatro de dos.

Mientras tanto los ingleses preparaban un convoy que, compuesto de 45 transportes y algunos buques de comercio, embarcaría seis batallones de tropas regulares inglesas, el cual, protegido por dos navíos al mando del Contralmirante Knight, se dirigía a Gibraltar, donde quedarían dos batallones, y a Malta, donde desembarcaría el resto de las fuerzas. Estos efectivos estaban destinados a apoyar a las fuerzas del General ruso Lacy, que había de invadir el sur de Italia. Terminada su misión, iría Knigth, con sus dos navíos, a reforzar a Orde.

Como no podía menos de suceder, traslucióse el secreto de los preparativos que en Inglaterra se hacían para la organización del convoy; y Alange comunicaba a Gravina la noticia, notablemente exagerada en cuanto a la importancia de sus efectivos, que hacía ascender a 20.000 hombres, y cuyo transporte sería protegido por diez navíos de línea.

En esta información suponía a la expedición dirigida a

(15) Carta de Campo Alange a Gravina, del 21 de marzo de 1805 (Archivo Hist. Nac., Estado, leg. 4.485).

(16) Cartas de Gravina a Campo Alange, de 26 de marzo y 5 de abril de 1805 (Arch. Hist. Nac., Estado, leg. 4.485).

Lisboa; pero en otra que remitió el 20 de abril a Gravina, y que, por consiguiente, no pudo llegar a su poder, ya ajustaba más su objetivo, aunque con la natural vaguedad e imprecisión. Debe dirigirse —escribía— la grande expedición con tropas de desembarco hacia la República de las siete islas, para unirse a los rusos de Corfú» (17).

Villeneuve, por su parte, ya reparadas las averías que le causara el tiempo que sufrió en su primera salida, daba la vela el 30 de marzo, con poniente flojo, al frente de su escuadra, distribuida en dos Divisiones, la primera mandada personalmente por él mismo y compuesta por los navíos: *Bucentaure,* insignia, de 80 cañones, *y Neptune,* de igual porte; *Pluton, Mont Blanc, Berwick y Atlas,* de 74, mientras que en la segunda se alineaban, a las órdenes de Dumanoir, el *Formidable,* insignia, y el *Indomptable,* de 80 cañones ambos, y el *Swiftsure,* el *Scipion* y el *Intrepide,* de 74. Les acompañaban las fragatas *Cornelie, Rhin, Hortense, Hermione, Sirene y Themis,* junto con los bergantines *Pleiade y Furet.* Llevaban como fuerzas de desembarco, al mando del General Lauriston, tres batallones, con un efectivo de 2.950 hombres, y 120 artilleros, con algunas piezas de sitio y de campaña.

La salida de Tolón de Villeneuve solamente fué observada por dos fragatas enemigas en la boca del puerto, una de las cuales fué inmediatamente a dar a Nelson la noticia del movimiento de la escuadra francesa.

Creyendo Villeneuve que Nelson estaba en la costa de España, arrumbó de momento al S. y luego al SW., para contornear por fuera de la isla de Mallorca. Durante todo el día fué seguido por la otra fragata inglesa; pero al llegar la noche

(17) Cartas de Campo Alange a Gravina, de 21 de marzo y 20 de abril de 1805 (Arch. Hist. Nac., Sec. Estado, leg. 4.485).

se separó ésta para ir a avisar a su Almirante, con excesiva precipitación sin duda, ya que al perder ambas el contacto con las fuerzas francesas dejaban a su Jefe sin posibilidades inmediatas de información acerca del ulterior rumbo seguido por el enemigo. Esta falta cometida por sus fragatas la pagó Nelson con sus indecisiones en la fase inmediata de la campaña.

La suerte deparó a Villeneuve en la mañana siguiente, 1 de abril, el encuentro con un mercante español que le comunicó que Nelson, fiel a su teoría del bloqueo alejado, se encontraba en Las Palmas, en la costa SSW. de Cerdeña; y aprovechando el levante que comenzaba a soplar, puso proa en consecuencia hacia las costas españolas, burlando así al enemigo, que creía que se dirigía al S.

Continuó su derrota con vientos flojos, y el día 7, con calma chicha, se hallaba frente a Cartagena, donde se encontraba la División española de Salcedo, quien, invitado por Villeneuve a unirse a su escuadra, aceptó, aun sin tener órdenes de Madrid para hacerlo, aunque pidiendo un plazo de cuarenta y ocho horas para hacer víveres y embarcar la pólvora.

Villeneuve no se atrevió a esperarlo, y la laudable iniciativa de invitar a Salcedo, que le proporcionaba un excelente refuerzo de seis navíos para su flota, se estrelló ante el temor de una súbita aparición de Nelson. Faltóle la resolución para esperar, y aprovechando que empezaba a soplar un levante, arrumbó hacia el Estrecho en la noche del mismo día.

El día 9 por la mañana avistó Gibraltar, y a las nueve entraba la escuadra en el Estrecho, formada en dos columnas, y los fuertes ingleses de la plaza le hicieron algunos disparos sin resultado.

El navío *Renown,* que se encontraba destacado por Nelson para escoltar un convoy, al avistar la escuadra francesa siguió

a toda vela para Cádiz, con objeto de prevenir a Orde. Simultáneamente se envió la noticia a Inglaterra, a Nelson y a los otros Jefes de fuerzas navales británicas.

Orde, que según queda dicho, bloqueaba a Cádiz, con cinco navíos, el *Glory,* de 98 cañones; el *Defense,* de 74, y los *Polyphemus, Agamenon y Ruby,* de 64, se encontraba haciendo víveres cuando recibió el aviso del *Renown,* de forma que cada uno de sus navíos tenía un transporte abarloado. Envió a los transportes a fondear a Cabo San Vicente, y él se retiró detrás, en formación de batalla.

A las cuatro de la tarde fué avistado por Villeneuve, que no le atacó decididamente, por seguir, sin duda, el partido preconcebido de rehuir el combate en lo posible, y para evitar toda dilación en su marcha a las Antillas. Esta dilación llevaba además aparejada una permanencia más prolongada en la zona de peligro de una posible reunión de Nelson con Orde, cuyos resultados no eran, por el momento, fáciles de prever.

Por el contrario, no batiendo a Orde se dejaban perder, además de los efectos naturales de la victoria posible casi segura, el beneficioso influjo que hubiera causado en unas fuerzas recién armadas el éxito inicial.

No hizo, pues, Villeneuve ningún esfuerzo decisivo para perseguir a su adversario; y mediante el envío, a Cádiz de una fragata, avisó a Gravina y al navío francés *Aigle* su presencia, para que se unieran a él (18).

Entre tres y cuatro de la tarde, señaló en Cádiz la torre de Tavira una escuadra a la vista, procedente de Levante, añadiendo la señal de que no era la del Departamento de Cartagena. Hecha la descubierta desde el buque insignia *Argonauta,*

(18) Los datos anteriores han sido tomados de la citada Memoria, del hoy Capitán de Navío D. Indalecio Núñez e Iglesias.

se avistó por el S. una fragata francesa, la *Hortense,* que con señales de reconocimiento se dirigía a la bahía de Cádiz, y en su consecuencia comisionó Gravina a uno de sus Ayudantes para que pasara al navío francés *Aigle* a informar a su Comandante.

Contestadas las señales de reconocimiento cruzadas entre el *Aigle* y la fragata, y reconocida ésta como francesa, perteneciente a la escuadra de Villeneuve, Gravina, en previsión de las órdenes que pudiera traer, mandó hacer la señal de prepararse a dar la vela, así como la de embarcar la tropa expedicionaria. Pidió prácticos, que repartió entre los buques; ordenó el abalizamiento de los bajos, y que se metieran a bordo las lanchas y embarcaciones menores. Todas estas operaciones se llevaron a cabo con la mayor rapidez y con toda regularidad (19).

Ya anochecido entregó a Gravina el Comandante del *Aigle* siete pliegos cerrados, que por orden de su Gobierno debían repartirse entre los buques españoles que se incorporasen a la escuadra de Villeneuve. Reunió Gravina a sus Comandantes a bordo del *Argonauta,* y después de entregarles los pliegos, les hizo presente la urgencia de la salida y les previno que no se embarazasen en faenas de anclas, y diesen la vela en el mismo momento que lo ejecutase el buque insignia.

«Con estas advertencias —dice Gravina— y otras que estimé conducentes y necesarias a nuestra situación, y con objeto de no retardar la salida, me puse a dar la vela a las nueve y media de la noche, antes de haberlo podido ejecutar el navío francés. Repetí la señal de dar la vela llamando la atención con un cañonazo, y velejeado ya, me dirigí con farol en

(19) Oficio de Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, fechado a bordo del navío *Argonauta*, al ancla en la rada de la Martinica, a 25 de mayo de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar). (Doc. núm. I, cop. por P. ALCALÁ GALIANO.)

el tope mayor (para que a nuestros buques no les quedase la menor duda de este movimiento), a fondear donde ya había dejado caer sus anclas la escuadra francesa; y, fondeado ya, un Ayudante mío pasó a cumplimentar a su Almirante, al propio tiempo que me enviaba uno de los suyos con este mismo objeto» (20).

Los buques que se alineaban al mando de Gravina eran: el *Argonauta,* que arbolaba su insignia, y el *Terrible, San Rafael, Firme, España, América, y* la fragata *Magdalena (21).*

La forma magnífica en que se realizó la salida, a pesar de la premura y en las difíciles condiciones en que, dada la hora, fué verificada, movió a Villeneuve a decir a Gravina: «Mi General, vuestra salida del puerto de Cádiz vale más que una victoria.» Contestando Gravina modestamente: «El mérito de ella corresponde a Escaño, a quien he cedido la voz de mando» (22), detalle que acredita tanto la pericia marinera de nuestros Jefes como el carácter del Comandante General.

A la una de la madrugada ya habían salido de la bahía cuatro navíos que, a imitación del *Argonauta,* se hallaban fondeados fuera ; y observando Gravina que a aquella hora maniobraban los franceses para levarse, volvió a hacer la señal de dar la vela, y a las tres y media lo había realizado ya, por lo que despidió al práctico, encargándole que pasase por los demás barcos de su mando y les hiciera saber, de orden suya a los respectivos Comandantes que durante el resto de la noche debía continuar la Armada arrumbando al W.

Amaneció, con viento ESE. y con mar llana, reunidos la

(20) El oficio citado de Gravina a Gil y Lemus, desde la Martinica, de 25 de mayo de 1805.

(21) Según el estado general de las fuerzas de los buques de la escuadra al mando del Excmo. Sr. Teniente General D. Federico Gravina, firmado por Escaño a bordo del *Argonauta,* en Cádiz, el 9 de abril de 1805 (Arch. Cent. del Min. Marina, Sec. Histórica, Expedientes sobre el combate de Trafalgar).

(22) Según el *Elogio de Escaño.*

escuadra francesa y el *Argonauta, y* teniendo a la vista otros tres navíos, cuya identidad no se pudo establecer a causa de la cerrazón y la calina, y sin que el Comandante General español pudiera tener más noticias del resto de su escuadra.

Por la mañana vino a la voz de su navío el bergantín *Argus,* cuyo Comandante le indicó que Villeneuve lo había puesto a sus inmediatas órdenes. Al tiempo que Gravina le daba las gracias, le pidió que situase una de las fragatas entre la Armada y los buques españoles atrasados, como único medio de poder hallar contacto con ellos.

Hasta dos días después no tuvo Gravina noticias relativamente del resto de su escuadra. «Al salir el sol —escribe Gravina en su oficio del 25 de mayo, y refiriéndose al día 11 de abril— se hallaba incorporado a nosotros el navío *América,* a cuyo bordo pasó un Ayudante mío, y me participó a su regreso que el día anterior había estado unido con el *Firme y* a la vista del *España,* los cuales buques creía adelantados, y que ignoraba si habían salido el *San Rafael y* la fragata *Magdalena».*

La navegación de la combinada fué lenta, a causa de «la pesadez y el poco andar de algunos buques franceses», según manifiesta Gravina (23) y corrobora Villeneuve, quien escribe a Decres el 17 de mayo: «Ma navigation jusque daos les colonies a étè heurese, quelque bien génée par la marche détestable de pluisieurs vaisseaux, tels que le *Formidable, L'Intrepide* et particulierment *L'Atlas»* (París, Archives de la Marine, BBIV. 2-30-197) (24).

La pesadez y poco andar del *Formidable* dió lugar al único accidente de importancia ocurrido durante la navegación

(23) En el oficio, citado, de Gravina, del 25 de mayo de 1805.

(24) DESBRIERE, *Prejets et tentatives de débarquement aux iles britaniques,* t. IV, pág. 529. Citado por P. ALCALÁ GALIANO, op. cit., págs. 246 y 247.

hacia las Antillas, y del que resultó víctima nuestro *Argonauta,* al que abordó éste el 15 de abril.

«Entre cuatro y cinco de la tarde del día 1 de abril, hizo Villeneuve la señal de que la escuadra combinada formase en dos columnas, y en cumplimiento de ella, el navío *Formidable,* en el que tiene arbolada su insignia el Contralmirante Dumanoir, vino de barlovento a sotavento en doce cuartas, para colocarse en su puesto, intentando al efecto el atravesar la proa de este navío —escribe Gravina desde el *Argonauta— (25).* Cuando el *Formidable* conoció la imposibilidad de poderlo realizar, *por su pesadez y poco andar,* y quiso orzar en su consecuencia, la gruesa mar del NNO. y lo calmoso del viento no permitió a su timón obedecer con aquella prontitud y celeridad que exigían ya las circunstancias; y aunque en este navío se maniobró, desde luego, para evitarlo, ocurrió el abordaje que la proximidad del *Formidable* había hecho inevitable. Todos nuestros esfuerzos fueron inútiles e infructuosos; se nos puso, pues, debajo de nuestra proa, y en el corto tiempo que estuvimos abordados nos rindió el bauprés por estribor, entre las columnas y la trinca de dentro, sobre la cabeza de la capuchina...; nos partió el botalón de foque, la verga de cebadera, el pescante de la amura, el tajamar, por las grueras de los barbiquejos, la pieza del espaldar, las dos batayolas, las gambotas de proa y media figura menos.»

Inmediatamente que el *Argonauta* pudo separarse del *Formidable,* púsose en el navío español manos a la obra, para reparar en lo posible tan importantes averías con los medios de a bordo.

Villeneuve envió a su bergantín para manifestarle que

(25) Oficio de Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, fechado a 25 de mayo de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar. (Doc. II, cop. por P. ALCALÁ GALIANO.)

arreglaría el andar de su escuadra al del *Argonauta,* a lo que Gravina contestó que no obstante ser de tanta consideración la avería, «se lisonjeaba de que no atrasaría la derrota de la Armada». Trabajóse, en efecto, con gran actividad, y «a las ocho horas estaba ya remediada una avería tan enorme y de tanta consideración, y en disposición el navío de continuar cualquiera derrota».

Es conveniente hacer notar este incidente, ya que con cierta ligereza se ha achacado exclusivamente a lentitud y deficiencias maniobreras de las unidades españolas gran parte de los mediocres resultados de la campaña.

La navegación continuó normalmente, avistándose la Martinica el día 14 de mayo, donde Gravina efectuó la reunión de todos los buques de su escuadra. A los navíos *Terrible, Firme y España* los encontró, junto con la fragata *Magdalena,* bordeando ya para entrar en el puerto de Fort de France, cuando se dirigía la combinada en su demanda. El *San Rafael* apareció a su vez el día 17, con lo que quedaban agrupadas todas las unidades de su mando (26).

De la navegación desde Cádiz a la Martinica de los navíos que la hicieron separados, dieron parte a Gravina el 14 y 18 de mayo los Comandantes del *Terrible y* el *San Rafael (27).*

El primero, D. Francisco Vázquez Mondragón, se encontró al hacer la descubierta el día 11 de abril, en la amanecida, fuera de la vista de la escuadra combinada, por lo que reunió a los buques dispersos que encontró, el *Firme,* el *España y* la fragata *Magdalena,* formando con ellos una División, con la que continuó la derrota marcada hasta la Martinica,

(26) Primero de los Oficiales citados de Gravina a Gil y Lemus, del día 25 de mayo.

(27) Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar. (Docs. III y IV, cop. por P. ALCALÁ GALIANO.)

adonde llegó un día antes que la combinada. Durante la navegación encontraron a la altura de Madera dos corsarios ingleses, el bergantín *Lord Nelson,* del porte de 12 cañones y con 31 individuos de equipaje, y la goleta *Anguita,* de 10 cañones y montada por 32 hombres. Sacóse la gente de ambos y se les hundió, dándoles un barreno.

Por su parte, el *San Rafael* varó al salir de Cádiz, en la forma que relata su Comandante a Gravina:

«Cuando V. E. dió la vela en la bahía de Cádiz, me hallaba pronto con el navío *San Rafael* para verificarlo, mas, bien a pesar mío, me lo imposibilitó el hallarse el *Santiago (España)* por la banda de babor, donde debía caer el de mi mando, y tan inmediato, que era irremediable abordarlo; no pudiendo caer sobre estribor ni ir para atrás, por el bajo la Cabezuela. En esta disposición esperé hasta que el citado *España* dió la vela a las cinco de la mañana del 10 de abril, y en seguida la dió el *San Rafael;* no pudiendo montar una fragata marchante, me dijo el práctico que se pasaría sin riesgo por su popa ; mas al hacerlo, tocó el navío levemente en el bajo de arena La Palma, quedando a este tiempo, que era al fin de la vaciante, en menos de un pie de su calado.» Púsose fácilmente el navío a flote; pero encalmándose el viento y llamándose luego al ONO. muy flojo durante toda la tarde, no le permitieron salir del puerto, pese a todas las diligencias que se practicaron, hasta las once de la noche, en que, soplando el terral, lo aprovechó para dar la vela. Las calmas y vientos contrarios le obligaron a acercarse a la costa de Africa, sin arrumbar demasiado al Norte, para evitar un posible encuentro con fuerzas enemigas superiores. Reconoció el Monte Vauclair, de la Martinica, en la mañana del 16, y haciéndole una batería fuego desde el islote del Diamante con varios cañonazos de metralla, bala y granadas que le atravesaron la

vela de estay y de gavia, pensó estar la isla en poder del enemigo, en cuya creencia le afirmó ver la bandera británica que largaron en el Diamante, por lo que resolvió dirigirse a Guyana; pero descubriendo poco después en Fort Royal gran número de navíos, e identificados como la combinada, entró en el puerto, dando fondo junto a la escuadra, que por primera vez, desde su salida de Cádiz, se veía reunida.

Esta dispersión de la flota española al dar la vela, que pudo haber tenido fatales consecuencias de encontrar en su derrota fuerzas enemigas de consideración, la atribuía Gravina a que los cabrestantes embarcados no eran adecuados para realizar las «faenas pesadas de ancla con aquella prontitud que se requiere». De esta deficiencia y de otras observadas, se quejaba al Ministro en su tercer oficio, también del día 25 de mayo, con el que enviaba el estado general de fuerzas de su escuadra (28).

(28) Gravina a Gil y Lemus, 25 de mayo de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar). «Doc. *V*.)

APENDICE

I

De Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus. = «Excelentísimo señor: Cuando yo, secundado por los Tenientes Generales D. Ignacio María de Alava y D. Juan María Villavicencio, y de mi Mayor General, el Jefe de Escuadra D. Antonio Escaño, principiaba a ocuparme, sin ninguna intermisión, del importante objeto de la instrucción militar y marinera de la Escuadra de mi mando, a la que, con sentimiento mío, no había podido atender por los trabajos de su precipitado armamento; entre tres y cuatro de la tarde del día 9 del próximo pasado, señaló la Torre de Tavira una Armada a la vista, procedente de Levante, indicando con una bandera francesa que no era la del Departamento de Cartagena. = Hecha la descubierta desde este navío de mi insignia, se vió por la parte del Sur una fragata que, con señales de reconocimiento, se dirigía a aquella bahía, y en su consecuencia comisioné a uno de mis Ayudantes para que pasase al navío francés *Aguila* e informara a su Comandante de esta novedad. = Contestadas las señales de reconocimiento por una y otra parte, es decir, por el navío francés *Aguila* y la fragata, y convencidos de que la Armada avistada era la de nuestros aliados de Tolón, mandé disparar tres cañonazos; que se hiciese la señal de prepararse a dar la vela y la convenida para embarcar sin pérdida de momento la tropa expedicionaria; pedí los prácticos que repartí en los buques; se avalizaron los bajos; se metieron dentro las lanchas y embarcaciones menores, y en el cúmulo de atenciones que me rodeaban en aquellas críticas y apuradas circunstancias, tuve la satisfacción de ver ejecutadas estas primarias providencias y disposiciones mías, en el mejor orden, con la mayor celeridad, y antes del anochecer de aquel mismo día, a cuya hora las fuerzas navales francesas demoraban al Sur a la distancia de dos leguas y se dirigían al puerto con viento de Levante. = Por partes sucesivos, que en todo aquel día me había enviado la Torre de Tavira, me hallaba informado de que la División inglesa que bloqueaba aquel puerto había fondeado en la mañana con seis buques mercantes que traían víveres; que a las tres y media se les había incorporado un navío de 80, y una corbeta procedente del Estrecho, y que a la llegada de estos buques de guerra los enemigos habían dado la vela precipitadamente, y en buena formación

se dirigían al O., a cuyo rumbo nos demoraban al ponerse el sol, a una distancia de cinco leguas. = Anochecido ya, me entregó el Comandante del navío *Aguila* siete pliegos cerrados que, por orden de su Gobierno, debían repartirse entre los de nuestros buques que se incorporasen con sus fuerzas; y con este objeto, por señal, los llamé a mi bordo, y después de haberles hecho presente la urgencia de la salida, los previne que no se embarazasen en faenas de ancla y diesen la vela en el momento mismo que lo ejecutase este navío de mi insignia; largando al efecto el cichote del cable de auxilio con que estaban amarrados al SE. y dejando el ancla y cable de dotación que tenían al NO. = Con estas advertencias y otras que estimé conducentes y necesarias a nuestra situación, y con objeto de no retardar la salida, me puse a dar la vela a las nueve y media de la noche, antes de haberlo podido ejecutar el navío francés. = Repetí la señal de dar a la vela, llamando la atención con un cañonazo, y velejeado ya, me dirigí con farol en el tope mayor (para que a nuestros buques no les quedase la menor duda de este movimiento), a fondear en el Placer de Rota, en donde había dejado caer sus anclas la escuadra francesa; y fondeado ya, un Ayudante mío pasó a cumplimentar a su Almirante, al propio tiempo que me enviaba uno de los suyos con este mismo objeto. = A la una de la noche me hallaba con la satisfacción y gusto de haber visto salir de bahía cuatro buques grandes, que a imitación de este de mi insignia, habían fondeado fuera; y atento yo a los movimientos de nuestros aliados y habiendo observado que a aquella hora maniobraban para levarse, volvía a hacer la señal de dar la vela, y a las tres y media de la mañana lo estaba ya este navío, por lo que despedí al práctico, encargándole que pasase por nuestros buques y de mi orden hiciese saber a los respectivos Comandantes que era al O. el rumbo a que durante lo que restaba de noche debía navegar la escuadra. = Amaneció unida la escuadra francesa, este navío incorporado con ella, el viento ESE., la mar llana y por nuestra popa dos navíos que no pude distinguir: se descubrió otro grande entre la cerrazón, y la calina de la tierra no me permitió ver la situación de los que faltaban y que yo suponía fuera del puerto; y a las cinco y media de la mañana se marcó la Torre de San Sebastián al N. 83° E., rumbo verdadero, y en la distancia estimada de cuatro leguas, con cuyos datos establecimos el punto de nuestra salida, resultándonos de esta marcación que a esta hora nos encontrábamos en la latitud 36° 30' N. y en la longitud occidental del antiguo Observatorio 17' 00". = A las nueve de este día vino por mi popa a la voz el bergantín *Argos,* y su Comandante me informó que el Almirante Villeneuve le había destinado a mis inmediatas órdenes; le pedí que le diera las gracias por esta atención y que

desearía que situase una de sus fragatas intermedia entre la armada y nuestros buques atrasados, como único medio para facilitar la reunión de aquéllos, como así lo ejecutó. Al anochecer, la escuadra francesa, compuesta de los navíos, fragatas y buques menores que expresa la adjunta nota, conservaba la misma unión con que había amanecido; a la vista, y en distancia de dos leguas, los dos navíos nuestros, y en la incertidumbre en que me encontraba de que hubieran podido distinguir la señal que en aquella tarde les había hecho previniéndoles que, en el caso de que el viento se alargase, gobernaríamos al O., dispuse el que este navío se situara entre la Armada francesa y nuestros buques ; pero, a pesar de esta providencia, al amanecer del día siguiente sólo se descubrió a sotavento uno de nuestros navíos atrasados, y atribuyo esta separación a que habiéndose alargado, en efecto, el viento durante la noche hasta dejarnos gobernar al O. 1/4 SO., el buque separado no orzó tanto como nosotros siguiendo al SO. con fuerza de vela, cuando la nuestra no había sido más que de gavias, *por la pesadez y poco andar de algunos buques franceses.* Al salir el sol se *hallaba incorporado a nosotros el navío «América»,* a cuyo bordo pasó un Ayudante mío y me participó a su regreso que en día anterior *había estado unido con el «Firme» y a la vista del «España»,* los cuales buques creía adelantados, que ignoraba si *habían salido el «San Rafael», «Terrible» y fragata «Magdalena».*

Como después de la reunión del *América,* los acontecimientos de la escuadra en su trayecto no ofrecen nada remarcable y que merezca la noticia de S. M., me limitaré a decir que el 18 del próximo pasado, a las seis de su mañana, se marcó el Pitón de los Salvajes al S. 44º 4' E., rumbo verdadero, y a distancia de 10 leguas; a las once horas de la noche del día siguiente cortamos el paralelo de la isla de Palma en longitud de 15° 24' y a distancia de 65 leguas. El *13 del corriente descubrimos la Martinica y al día siguiente, cuando nos dirigíamos en demanda de su puerto, tuve la fortuna y satisfacción de encontrar a los navíos «Terrible», «Firme», «España» y fragata «Magdalena» bordeando para entrar, y el 17 apareció el «San Rafael», que suponía yo quedado en Cádiz de resulta de su varadura.* = A estas noticias he creído deber añadir la adjunta nota de latitudes y longitudes de estima y observación, para que con estos datos quede S. M. plenamente inteligenciado de la derrota de la escuadra. = Dios, etc. Navío *Argonauta,* al ancla en la rada de la Martinica.»

(Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar.)

II

25 de mayo de 1805.

De Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus. = «Excelentísimo señor: Entre cuatro y cinco de la tarde del 15 próximo pasado, prescribió por señal a su escuadra el Almirante Villeneuve la formación de dos columnas, y en cumplimiento de ella el navío *Formidable* (en el que tiene arbolada su insignia el Contralmirante Dumanoir) vino de barlovento a sotavento, y en doce cuartas, para colocarse en su puesto, intentando al efecto el atravesar la proa de este navío; *cuando el «Formidable» conoció la imposibilidad de poderlo verificar por su pesadez y poco andar,* y quiso orzar en su consecuencia, la gruesa mar del NNO. y lo calmoso del viento no permitió a su timón obedecer con aquella prontitud y celeridad que exigían ya las circunstancias; y aunque en este navío se maniobró, desde luego, para evitarlo, ocurrió el abordaje que la proximidad del *Formidable* había hecho inevitable. = Todos nuestros esfuerzos fueron inútiles e infructuosos: se nos puso, pues, debajo de nuestra proa, y en el corto tiempo que estuvimos abordados, nos rindió el bauprés por estribor entre las columnas y la trinca de dentro sobre la cabeza de la capuchina, considerándose la rendidura a dos tercios de su diámetro: nos partió el botalón de foque, la verga de cebadera, el pescante de la amura, el tajamar por las grueras de los barbiquejos, la pieza del espaldar, las dos batayolas, las gambotas de proa y media figura menos : luego que conseguí separarme de él y que pude arribar, me puse en popa para asegurar el palo de trinquete con los quinales de proa puestos por estaya. Reconocida la avería, di conocimiento de ella al Almirante francés, *quien me envió su bergantín para manifestarme que arreglaría su vela a la nuestra, a lo que contesté que, no obstante ser de tanta consideración la avería, me lisonjeaba de que no atrasaría la derrota de la Armada; y,* en efecto, a las seis de la tarde se procedió a remediarla, en cuanto era posible, desguazando el mallete de las columnas y formando al bauprés, que estaba rendido a tronco, una rueca con troza de gimelas con cuatro reatas, colocándose otra rueca sobre ésta con el trozo del botalón que nos quedó a bordo, con cuarterones, barras y toda la demás madera menuda, llevando ocho reatas acuñadas, y dados dos calabrotes por los escobones al bauprés por barbiquejos, y su aparejo en ayuda de los que le habían quedado : se dieron cuatro aparejos de través al bauprés, y otros cuatro reales al palo de trinquete, a las serviolas, propaos y columnas. = Este importante trabajo fué ejecutado con toda inteligencia y conocimiento como actividad y prontitud, pues a las ocho horas estaba ya remediada una avería tan enorme y de tanta consideración,

y en disposición el navío de continuar cualquiera derrota. = Se distinguieron muy particularmente el primer Contramaestre de la Escuadra, D. Miguel García, graduado de Alférez de Fragata; el Maestro Mayor de carpinteros, D. José María Santana, Ayudante de Contramaestre de construcción, y D. Domingo Basallote, Capataz y Maestro de calafates... Dios, etc. = Navío *Argonauta,* al ancla en la rada de la Martinica.»

(Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar.)

III

14 de mayo de 1805.

De D. Francisco Vázquez Mondragón a Gravina. =«Excelentísimo señor: Al amanecer del 11 de abril último mandé hacer la descubierta desde los topes de este navío de mi cargo, y se me dió parte de no verse la escuadra combinada, en cuya consecuencia, y no siendo esta clase de separación de aquellas en que se puede hacer buen uso de las prevenciones hechas a las instrucciones para estos casos, no traté desde aquel punto más que de reunir los buques de la Escuadra que dispersos estaban a mi vista, y de ellos formé la división compuesta del navío que monto, el *Firme, España y* la fragata *Magdalena,* fuerzas con las cuales he continuado la derrota hasta conducirlas a este puerto, en el que tengo el honor de incorporarme con V. E. y quedar a sus órdenes, lo que ha sido siempre para mí del mayor aprecio. = Durante la travesía no me ha ocurrido más novedad que el encuentro de dos corsarios ingleses a la altura de la Madera, los cuales amanecieron bajo mi tiro de cañón, y sin embargo de que mi llegada al punto de reunión parecía urgente, *la pesadez del navío «España»* me dió tiempo para exterminar estos enemigos, sacándoles la gente y dándoles un barreno, en cuya operación sólo tardé tres horas, que aun no fueron suficientes para la incorporación de dicho navío; estos corsarios eran el uno un bergantín llamado *Lord Nelson,* de porte de 12 cañones de los calibres de a 6 y 9, y 31 individuos de equipaje, cuyo buque lo eché a pique ; y el otro era la goleta llamada *Enguita,* de 10 cañones del calibre de a dos obuses y 32 hombres de equipaje, cuyo buque echó a pique la fragata *Magdalena,* a quien hice la señal correspondiente. = Los referidos corsarios habían salido de la plaza de Gibraltar el día antes del paso de la escuadra francesa y se dirigían a la Madera. = Dios, etc. = A bordo del navío *Terrible,* en la rada de la Martinica. »

(Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar.)

IV

18 de mayo de 1805.

De D. Francisco Montes a Gravina. = «Excelentísimo señor: Cuando V. E. dió la vela en la bahía de Cádiz, me hallaba pronto con el navío *San Rafael* para verificarlo, mas bien a pesar mío, me imposibilitó hacerlo el hallarse el *Santiago (España)* por la banda de babor, donde debía caer el de mi mando, y tan inmediato, que era irremediable el abordarlo, no pudiendo caer sobre estribor ni ir para atrás por el bajo la Cabezuela. = En esta disposición esperé hasta que el citado *España* dió la vela a las cinco de la mañana del 10 de abril, y en seguida la dió el *San Rafael;* no pudiendo montar una fragata marchante, me dijo el práctico que se pasaría sin riesgo por su popa, mas al hacerlo tocó el navío levemente en el bajo de arena la Palma, quedando a este tiempo, que era al fin de la vaciante, en menos de un pie de su calado. = Inmediatamente tendí una espía y con prontitud salió el navío a nado. = Pero la calma que siguió, y luego el viento por el ONO., muy flojo en la tarde, no me permitieron salir del puerto, sin embargo que hice todas las diligencias posibles, hasta las once de la noche que sopló el terral y aproveché este momento dando la vela. Los vientos y calmas que sucesivamente tuve desde el ONO. al OSO, me precisaron a acercarme a la costa de Africa, por cuya inmediación, aprovechando el bordo que más convenía, sin seguir demasiado al N. por el riesgo que contemplaba de avistar enemigos superiores en fuerzas, continué hasta cabo Blanco, y variando los vientos en los del primer cuadrante, me propuse seguir una derrota que me separase de encuentro con alguna división enemiga, cuyo favorable suceso he tenido... = Vine a reconocer el monte Vauclair (isla de la Martinica), la mañana del 16 del corriente, asegurado por mis observaciones de longitud por distancias lunares y las que resultaban de mi cronómetro. = En la citada mañana. costeé la banda sur de la isla, en cuya cúspide vi colocada la bandera francesa: me tiraron desde una batería varios cañonazos de metralla, bala y granadas, de forma que me agujerearon la vela de estay de gavia, largardo a este tiempo la bandera inglesa, por lo cual sospeché fundadamente que los enemigos se habían apoderado de la Martinica, y no figurándome que aquel solo punto (el islote del Diamante), fuese objeto de su codicia, resolví dirigirme a la Guyana; pero descubriendo poco después en Fort Royal gran número de navíos, me propuse reconocerlos con las precauciones debidas, lo cual practicando maniobré oportunamente para tomar el fondeadero... = Dios, etc. = A bordo del navío *San Rafael,* al ancla en Fort Royal de la Martinica. »

V

25 de mayo de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. = «... No he podido prescindir de tocar por encima la escasez de nuestros reglamentos y el mal estado en que se embarcaron varias piezas de arboladura, por lo que a pesar de la corta duración de la campaña y de los tiempos bonancibles que continuamente hemos experimentado, se han inutilizado varios masteleros y vergas. = Por último, llamo la atención de V. E. sobre nuestros cabrestantes; no son suficientes para hacer las faenas pesadas de anclas con aquella prontitud que se requiere, y a ellos atribuyo la separación de los buques a mi salida de Cádiz: *los del «Príncipe de Asturias», en Ferrol, pueden servir de modelo y* en el arsenal de la Carraca los hay dispuestos, acaso con mayor perfección, por el Ingeniero D. Honorato Bouyón; *en el mismo arsenal hay los mejores modelos de bombas que se conocen en Europa, y nos valemos de unas que no se han mejorado y sacan poca agua.* = Ningún buque de esta escuadra trae fogón de hierro, tan útiles por, su menor peso como ventajosos por el poco espacio que ocupan y no estar sujetos a la descomposición de los de ladrillo. *= Este navío de mi insignia, el «España» y el «América», han suplido con llaves de pistola montadas en tacos de madera las de su artillería, que no estaban listas en la Carraca, y no obstante haber dado la vela el «San Rafael» veinticuatro horas después de nuestra salida, se quedaron en* aquel arsenal, como otros varios efectos pedidos por aumento al cargo; estas observaciones me las dicta, oído el parecer de mi Mayor General, el Jefe de Escuadra D. Antonio Escaño, mi celo y mi amor al mejor servicio del Rey...»

(Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar.)

VI

ENTRE tanto Missiessy se hizo a la mar el día 11 de enero de 1805, con una escuadra compuesta de un navío de 120 cañones, otro de 80, tres de 74 y cinco fragatas, que transportaban 3.500 hombres.

La escuadra de Graves, que lo bloqueaba, se hallaba a la sazón haciendo víveres en Quiberon, y sólo dos fragatas de vigilancia pudieron seguir sin consecuencias inmediatas a la escuadra francesa.

Poco después saltó un violento temporal, que si bien causó numerosas averías, fué aprovechado por los franceses para seguir avante y alejarse de los parajes peligrosos. Las fragatas inglesas se retiraron, y Graves no tuvo noticia de la salida de Missiessy hasta cinco días después, cuando ya era tarde para intentar interceptarle el paso.

El día 20 de febrero, y tras cuarenta de penosísimo viaje, llegó Missiessy a Fort de France, donde sólo se detuvo un día, y salió para intentar la conquista de la Dominica. Al amanecer del día 22 llegó a Chalotte-Town, en cuyo fondeadero entró arbolando bandera inglesa, con lo que consiguió sorprender al mismo Capitán del puerto, que pasó a bordo del *Magestueux,* en la creencia de que los navíos pertenecían a Su Majestad Británica.

Antes de comenzar el desembarco izaron los buques franceses su pabellón propio, y lograron apoderarse rápidamente de la ciudad; pero al refugiarse la guarnición de fuerzas regulares británicas en el fuerte de Cabri, no se consideró oportuno sitiarlo, a pesar de no haber en las Antillas más fuerza naval enemiga que la constituida por cuatro viejos navíos. Limitáronse, por tanto, a cobrar una fuerte contribución de guerra; y la escuadra hizo rumbo a la rada de Basse-Terre, en Guadalupe, donde ancló el 1.° de marzo; y dejando allí los refuerzos en hombres y material que traía para la colonia francesa, emprendió una serie de raids por las islas inglesas de San Cristóbal, Nieves y Monserrate, que tras capitular, satisfacieron también importantes contribuciones de guerra.

Después de las operaciones anteriormente citadas, regresó Missiessy a la Martinica, llegando el 12 de marzo a Fort de France, donde recibió una comunicación de Decrés, en la que, al paso que le notificaba la arribada de Villeneuve a Tolón, le decía: «S. M. ha resuelto que esta escuadra tenga ya otro destino; deberéis, por tanto, considerar sin efecto la combinación de sus operaciones con las vuestras, que serán independientes y se sujetarán a lo prevenido en instrucciones anteriores, para el caso en que debierais considerar sin efecto vuestra reunión con el Vicealmirante Villeneuve».

En vista de ello, y de acuerdo con las instrucciones del 23 de diciembre, que así lo prescribían, se dirigió la escuadra a Santo Domingo, para dejarle refuerzos de hombres y material. Salió de Fort de France el 22 de marzo; el 27 llegaba a Santo Domingo, y en la misma noche abandonó las Antillas e hizo rumbo a Europa; no obstante las instancias de los Jefes militares franceses, para que conquistase el islote del Diamante

refugio de corsarios ingleses que operaban en los mares de las Antillas, con grave perjuicio de los aliados.

En su travesía de regreso encontróse la escuadra retardada por la persistencia de vientos contrarios y la flojedad de los favorables, por lo que, duró la navegación cincuenta y dos días; y no llegó a Rochefort hasta el 20 de mayo: llegó sin tropiezo alguno, a pesar de que a unas ochocientas millas de Finisterre fué avistada por una fragata inglesa, que indudablemente dió la oportuna información.

Si Missiessy, en vez de regresar inmediatamente a Europa, se hubiera detenido para realizar la conquista de las islas de Santa Lucía y Dominica, le hubiera alcanzado la orden de mantenerse en las Antillas hasta fin de junio, en espera de las fuerzas aliadas *que pudieran ir a esos parajes,* con lo que, quedando reunido a las de Villeneuve, la escuadra de éste se hubiera visto acrecentada con los cinco navíos y las fragatas de la de Rochefort, lo que quizá hubiera influido de manera decisiva en la suerte de la campaña.

Respecto a Ganteaume, también fracasa en la ejecución de la parte que tenía asignada en el plan. Su fracaso es más rotundo que el de Missiessy, ya que no consigue hacerse a la mar. Sin embargo, al permanecer bloqueado colabora indirectamente a la realización de la maniobra, fijando ante Brest a las fuerzas enemigas que le bloquean; pero, a cambio, su inmovilidad causa el grave perjuicio de inutilizar para ella una parte importante de la masa de maniobra.

De acuerdo con las instrucciones recibidas, salió el 21 de marzo del puerto interior de Brest, para el fondeadero exterior, protegido por la artillería de grueso calibre. La escuadra inglesa, integrada por seis navíos de tres puentes y once

de dos, se hallaba próxima al puerto, y estaba mandada, en ausencia de Cornwallis, relevado por enfermo, por su segundo, sir Charles Cotton, en espera de la llegada de Gardner, nombrado Comandante en Jefe.

Ganteaume, cuyas fuerzas se elevaban a veintiún navíos, de los cuales tres eran de tres puentes, desistió de atacar sobre la marcha, y esperó al mal tiempo para salir. Favorecióle la fortuna, y al día siguiente hubo gran cerrazón, que le permitió dar la vela; pero al estar fuera del puerto, despejó, encontrándose frente a toda la flota inglesa. Cotton se preparó al ataque, pero no se decidió a provocar la acción influído por el carácter interino de su mando. Ganteaume regresó al fondeadero.

La excesiva prudencia de Ganteaume aumenta por una comunicación del Emperador, que el día 24 de marzo le repite su consigna: «Una victoria naval no os conduciría a nada... Salid sin combatir». Ante la imposibilidad de hacerlo así, y obsesionado con el recuerdo de Abukir, se recoge en el puerto interior precisamente el día 30 de marzo, en que Villeneuve da la vela en Tolón.

Mientras tanto, las salidas de las escuadras combinadas habían producido en el enemigo diversos movimientos.

Primeramente, Nelson, practicando su teoría del bloqueo alejado, se encontraba al salir Villeneuve de Tolón en la costa SSW. de Cerdeña; y el día 4 de abril le llegó la noticia de la salida de Villeneuve por una de sus fragatas, que había señalado a la escuadra francesa el día 31 de marzo a sesenta millas al S. de Tolón. El mismo día, por la tarde, otra fragata repitióle la información.

Piensa que la escuadra francesa se dirige al E., para ir

a Levante, lo mismo que en 1798; y esta idea, firmemente fijada en su ánimo, le va a hacer detenerse en el Mediterráneo un tiempo precioso, facilitando las operaciones de Villeneuve.

Del 5 al 9 de abril se mantiene entre Cerdeña y la costa de Africa, con idea de poder cortar el paso a los franceses. Envía sus fragatas en todas direcciones, en misiones de observación; pero como no traen información alguna, piensa que Villeneuve, no pudiendo pasar por el S. de Cerdeña, lo ha hecho por el N.; y traslada la escuadra a cincuenta millas al N. de Palermo, con la intención de proteger a Nápoles y Sicilia. Allí permanece hasta el 10, en que pensando en un posible regreso de las fuerzas francesas, se mantiene al S. de Cerdeña.

No tiene noticia alguna de los franceses, hasta que el día 16 recibe la de que habían sido vistos el 7 de abril en la costa española, cerca del cabo Gata.

Se dirige, por fin, hacia el E.; y el 5 de mayo fondea en Río Martín, en Tetuán, para hacer víveres.

Hecho el repuesto, salió inmediatamente para Gibraltar, donde recibió la noticia de que la flota combinada se dirigía a las Antillas. Entonces Nelson tomó su célebre determinación ; e hizo rumbo hacia ellas el 11 de mayo, con un navío de tres puentes, nueve de dos y tres fragatas, ya que de los doce navíos que constituían su escuadra frente a Tolón, desglosó primero al *Renown,* destacado, como hemos visto, a Gibraltar para proteger un convoy, y que después de dar a Orde el aviso de aproximación de Villeneuve se unió a él; y el *Royal Sovereign,* que destacó, al salir para las Indias Occidentales, con el mismo objeto**;** además de que, necesitado de limpiar fondos, era a la sazón de poco andar.

El 4 de junio llegó a Barbados con su escuadra.

Orde, por su parte, al ser rebasado en su bloqueo por la escuadra combinada que salía de Cádiz, se retiró de momento al cabo de San Vicente, y considerando prácticamente terminada su misión, fué a reunirse con la escuadra británica del Canal, de acuerdo con sus instrucciones de tipo general. Previamente despachó al Almirantazgo la noticia y la comunicación de que dejaba al Capitán Suttón al frente de una escuadrilla de buques ligeros, en observación del enemigo (1).

(1) Para esta fase de la campaña no existen, naturalmente, fuentes españolas. Se ha recurrido a las obras citadas del Almirante CASTEX y ALCALÁ GALIANO, y sobre todo a la Memoria del Capitán de Navío D. Indalecio NÚÑEZ IGLESIAS.

VII

AL fondear la escuadra de Villeneuve en Fort de France, ocupóse inmediatamente en reponer los víveres y el agua de los navíos, con objeto de encontrarse lista para hacerse a la mar nuevamente cuando se presentara Ganteaume (1).

Al igual que hicieran con Missiessy, las autoridades militares francesas instaron al Mando de la flota para que realizara algunas expediciones contra las posesiones inglesas; pero como las instrucciones que Villeneuve tenía de su Gobierno le ordenaban esperar a Ganteaume, no se decidió a salir del puerto; a pesar de que en la comunicación que dirigió a Decrés el 21 de mayo le decía que nada le era tan penoso como la inacción a que le condenaba el desarrollo de su misión, esperando a Ganteaume; y que se había propuesto llevar a cabo durante la espera un ataque de la Dominica; pero que las informaciones recibidas hacían pensar que la isla estaba a cubierto de todo insulto, y que rendir a su guarnición, encerrada en el fuerte de Cabri, exigiría un sitio largo y difícil. Añadía que igualmente consideraba a Santa Lucía al abrigo de un golpe de mano (2).

Dice a Decrés en la misma comunicación que espera con

(1) Despacho que Villeneuve envió a Decrés el día 22 de mayo, por el bergamín *Lynx* (cit. por P. ALCALÁ GALIANO, op. Cit., t. II, pág. 289).

(2) *Guerras Maritimes sous la Republique at l'Empire,* por el Crontralmirante Jurien DE LA GRAVIERE (París, 1869).

la más viva impaciencia la llegada de la Escuadra de Brest, y que se halla dispuesto a seguirla a la primera señal. Anuncia que en el caso de que no hubiera llegado todavía el 23 de junio, es decir, a los cuarenta días de su llegada a la Martinica, saldrá para seguir el destino que tiene marcado en las instrucciones.

En otro despacho del 26 de mayo (3), comunica a Decrés que, para aprovechar la espera, ordena a las fragatas *Hortense, Themis* y *Hermione* que crucen a barlovento de las islas inglesas, con objeto de causar daños al comercio enemigo y adquirir informaciones. Estas fragatas debían regresar el día 11 de junio, y si a su llegada a Fort de France ya hubiera salido de allí la escuadra combinada, encontrarían instrucciones acerca del punto de reunión; pero que no se consideraba autorizado para destacar navíos.

No obstante, se decidió a llevar a cabo una operación con los navíos *Pluton, Berwick,* la fragata *Sirene* y los bergantines de la escuadra, para desalojar al enemigo que ocupaba el islote del Diamante; acción que ya había sido propuesta a Missiessy por las autoridades antillanas.

Dicho islote, que se halla al sur de la Martinica, albergaba a una guarnición inglesa que tenía en la cúspide una batería de dos cañones de grueso calibre y otra rasante en la falda, con las que entorpecía las operaciones de los aliados; porque los ingleses, al ver aproximarse algún navío, largaban la bandera francesa, con lo que confiándose el buque caía bajo sus fuegos, que le hostilizaban al entrar en la rada de Fort de France. Al entrar los buques españoles de la combinada sufrieron también el fuego enemigo, particularmente el *San Rafael,* al que agujerearon la vela de estay de gavia.

(3) Archives de la Marine, BB.[4], 230 (cit. por P. ALCALÁ GALIANO).

Estos detalles nos los facilita Gravina en una comunicación que el 25 de mayo dirigió al Baylío Gil y Lemus, dándole cuenta de la navegación hasta las Antillas (4).

Decidióse, pues, el ataque al islote del Diamante, y el día 31 de mayo fué llevado a cabo por las fuerzas francesas antedichas, acompañadas por dos lanchas y dos botes armados españoles, pues Gravina tuvo interés en que sus gentes participaran en la empresa (5).

El fuego de las fuerzas aliadas, colocadas entre la costa y el islote, hizo callar a las baterías bajas del enemigo; y las tropas de las lanchas y botes desembarcaron en el único punto de la roca que era abordable, a pesar del vivo fuego de fusilería y de la lluvia de piedras con el que el enemigo intentó contenerlas. Fué una lancha española la que primero desembarcó con su gente.

Las tropas desembarcadas persiguieron al enemigo de roca en roca, y durante dos días se esforzaron en llegar a la bien defendida cima. Por fin, el día 2 los marineros treparon a ella y establecieron una escala de cuerda, mediante la cual subieron los granaderos, y llegando a una gruta donde el enemigo tenía la mayoría de sus aprovisionamientos, le obligaron a rendirse (6).

Las fuerzas españolas que actuaron en el desembarco fueron dos lanchas armadas de los navíos *San Rafael y Firme,* mandadas, respectivamente, por D. Martín de Olavide y don Agustín Roncalí, acompañando al primero el Alférez de Fragata D. Francisco de Hoyos, y al segundo, el de Navío don

(4) Oficio de Gravina a Gil y Lemus, fechado a bordo del *Argonauta,* el 25 de mayo de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar), cit. por P. ALCALÁ GALIANO. (Inserto en el Apéndice.)

(5) Comunicación de Villeneuve a Decrés, del 4 de junio de 1805 (publicada por Jurien DE LA GRAVIERE, op. Cit., t. II, págs. 343 y 344).

(6) Según la citada comunicación de Villeneuve, de 4 de junio.

Andrés Santiso; y dos botes armados con obús, de los navíos *España y Argonauta,* al mando el primero del Teniente de Navío D. José Lavaderos, y el segundo, del Capitán de Fragata D. Rosendo Porlier, Jefe de las fuerzas españolas de la expedición (7).

El 30 de mayo llegó a Fort de France la fragata *Didon,* con nuevas instrucciones para Villeneuve, modificando el plan a consecuencia del embotellamiento de Ganteaume y de su imposibilidad de tomar la parte que se le había asignado en la maniobra.

Al saber el Emperador la salida de Villeneuve y el embotellamiento de la escuadra de Brest, comprendió que Ganteaume, estrechamente bloqueado, no podría moverse (8), y entonces decidió hacer asumir al primero el papel principal de la maniobra, y dispuso en la orden de 14 de abril que el Contralmirante Magón saliese para las Antillas con dos navíos, para reforzar a Villeneuve, y nuevas instrucciones.

Hízose Magon a la vela, de Rochefort, el 1.º de mayo, con dos navíos de 74 cañones, el *Algeciras y* el *Aquiles,* en los que transportaba 850 soldados.

Las órdenes que llevaba a Villeneuve eran, en líneas generales, las siguientes:

Villeneuve esperaría veinte días en las Antillas. Si durante dicho plazo apareciese Ganteaume, se llevaría adelante el plan primitivo; pero si no llegaba, se dirigiría la combinada al Ferrol, atacando a la escuadra bloqueadora y uniéndose a los navíos que había en dicho puerto.

(7) Según el parte que Porlier dió a Gravina el 1.º de junio, que publica ALCALÁ GALIANO en su tan citada obra *El Combate de Trafalgar,* t. II, páginas 305 a 308.

(8) Almirante CASTEX, *Theories Strategiques,* t. II, pág. 107.

Con esta flota habría de ir a Brest, batir a la escuadra británica que bloqueaba este puerto y libertar a Ganteaume, siendo auxiliado por éste, si fuera posible. Después de reunirse con la flota de Brest, se presentaría con la gran masa de cincuenta y seis navíos resultante ante Boulogne, donde recibiría del Emperador las órdenes finales para proteger el desembarco en Inglaterra.

Mientras espera en las Antillas, operará para tomar Santa Lucía y cuantas islas inglesas le sea posible.

En estas órdenes Napoleón descubre por primera vez a Villeneuve su verdadero plan. Además, presentan la particularidad —novedad más bien, en el concepto napoleónico— de la prescripción de batir, antes de intentar la invasión, a las fuerzas de Calder y a las de Gardner.

Con estas órdenes, el Ministro de Marina, Decrés, enviaba a Villeneuve una comunicación diciéndole, entre otras cosas:

«Sin duda, Dominica está ya en nuestro poder, y Santa Lucía debe estarlo ya». Como de estas operaciones, aunque lógicas, no se había hablado en las instrucciones anteriores, sino que, por el contrario, se le había ordenado siempre esperar a Ganteaume en la Martinica, es de suponer que la carta del Ministro causase un efecto deplorable en el ánimo del Almirante.

Después de redactadas las órdenes enviadas con Magon, y pensando sin duda el Emperador que Nelson persistiría en el error de ir a Egipto, decide enviar a Villeneuve el 29 de abril unas nuevas instrucciones, que son una mezcla de orden de operaciones y de juicio de situación. El resumen de estas instrucciones es el siguiente:

Suponiendo que Nelson esté todavía en Egipto, Villeneuve deberá esperar treinta y cinco días después de la llegada de Magon, y en este período se apoderará de todas las posiciones

inglesas en las Antillas Menores, cuidando que estas operaciones no perjudiquen ni comprometan el éxito de la final. Si durante este plazo no aparece Ganteaume, seguirá para el Ferrol, desarrollando el plan anterior.

Cuando Villeneuve llegue al Ferrol puede suceder que los ingleses envíen allí a Gardner para batir a la flota combinada antes de que la de Brest pueda auxiliarle; o bien pueden mantenerlo ante Brest, si Ganteaume y Villeneuve consiguen llevar a cabo su unión.

En el primer caso, Villeneuve puede seguir hasta Lizard y dirigirse a Boulogne por el Canal, contornear por fuera de Irlanda y Escocia, y uniéndose a las fuerzas de Texel, seguir después a Boulogne, o pasar ante Gardner, si cuenta con más de cincuenta y seis navíos.

En el segundo caso, Villeneuve trabará combate, pudiendo contar con los cinco navíos de Missiessy que hay en Rochefort, y procurará que este combate tenga lugar lo más cerca posible de Brest, para que pueda auxiliarle Ganteaume.

Si por algún motivo imprevisto no se pueden realizar los planes anteriores, partirá para Cádiz, donde recibirá nuevas instrucciones; y se le unirá la escuadra española de Cartagena.

Con estas instrucciones, Decrés le envía una nueva carta, en la que le dice: «Todas las instrucciones que hasta ahora habéis recibido están de acuerdo con este punto: que vuestra estancia en las islas de Barlovento se marque por la captura de las posesiones inglesas». Repetición de la carta anterior, que colaborará lógicamente a la turbación del ánimo de Villeneuve.

Estas instrucciones fueron remitidas a las Antillas por la fragata *Didon,* que, detalle paradójico y curioso, estaba encargada también de llevar al Almirante francés un duplicado de las instrucciones que le llevó Magon. La fragata zarpó de Lorient

el día 3 de mayo, y llegó el 30; mientras que Magon no escribió hasta el día 4. Las fragatas que habían sido destacadas regresaron a Fort de France el día 30, con la *Didon,* a la cual encontraron durante su crucero (9).

Como consecuencia de las instrucciones que trajo la *Didon,* se acordó en Consejo atacar a la Barbada, *«cuyo ataque no debía tener otro objeto que el de exigir una fuerte contribución en aquella isla», y* regresar después al puerto de salida para repostarse de víveres y aguada; y completamente habilitados, emprender el regreso, «conforme lo prescribían las últimas instrucciones».

Con motivo de la expedición se embarcaron en la escuadra seiscientos hombres de tropa de la guarnición de la Martinica, para reemplazar a los que quedaban en los hospitales; y el 4 se incorporaron el *Aquiles* y el *Algeciras* —los dos buques que trajo Magon—, quedando las fuerzas prontas para dar la vela el día siguiente al amanecer.

La escuadra se hizo a la mar compuesta de veinte navíos, siete fragatas y dos bergantines, pues si bien se le incorporó la *Didon,* quedaron en Fort de France la francesa *Torche y* la española *Magdalena,* esta última obligada a esperar la salida del hospital de los enfermos que tenía, y que eran la tercera parte de la dotación (10). También quedó en la Martinica el bergantín *Náyade.*

Al salir la escuadra costeó por occidente las islas de Martinica

(9) Las nuevas instrucciones de Bonaparte, modificando el plan, como consecuencia del embotellamiento de Ganteaume, han sido tomadas de la citada Memoria del C. de N. Núñez.

(10) Dicha fragata quedó en la Martinica hasta el 11 de julio, en que sabedor su comandante, el Capitán de Navío D. José Caro y Sureda, hermano del Marqués de la Romana, el regreso a Europa de la escuadra combinada. hizo rumbo a España, llegando a Santander, donde dió parte de los acontecimientos al Ministro de Marina el 12 de agosto de 1805. (Los documentos relativos a la *Magdalena* los trae el Sr. ALCALÁ GALIANO en la pág. 342.)

y Dominica, y llegó en la tarde del 6 a la rada al S. de Guadalupe, poniéndose en facha para que desembarcara el General Lauriston, con objeto de recibir informaciones del Jefe militar de la isla sobre el estado y fuerza de la Barbada.

Embarcáronse como refuerzo otros seiscientos hombres de la guarnición, y a las nueve de la noche se puso en derrota nuevamente, pasando junto a las islas Antigua y Monserrate.

Al mediodía del 8 se encontraba la escuadra combinada al W. de Barbada, ya franqueada de todas las islas. Pero anteriormente, a las diez de la mañana, dos fragatas de observación habían señalado un convoy británico de dieciséis velas que demoraba a la escuadra por el N.; y Villeneuve izó señal de caza general. Emprendióse ésta inmediatamente y con tan buen éxito, que a las cinco de la tarde, entre las dos fragatas más avanzadas y el *Argonauta,* que por su magnífica marcha a un largo se incorporó a ellas, hicieron atravesar y marinar a todos los buques, a excepción de uno solo, que debido a su posición consiguió escapar de la suerte corrida por sus compañeros.

Este convoy, ricamente cargado de azúcar, café, algodón, ron y otros productos coloniales, había salido de la Antigua para Barbada, de resultas de las noticias que circulaban sobre la arribada de Nelson con su escuadra.

Ignorábase en la combinada tan importante noticia, que los apresados fueron los primeros en comunicar; y en consecuencia de lo cual envió Villeneuve a Gravina, entre ocho y nueve de la noche, una carta, comunicándole su intención de ponerse en derrota para Europa, pero manifestando su deseo de consultar antes con el Comandante General español.

Pasó, en efecto, el francés a bordo del *Argonauta* a las tres de la mañana, y Gravina le manifestó que se hallaba con él de acuerdo en una resolución «que de no tomarla sin pérdida

de momento —según dice en su parte citado—, nos exponemos a comprometer desventajosamente las fuerzas navales que nuestros respectivos Soberanos habían puesto a nuestro cuidado, pues además de que teníamos ya la orden de nuestro regreso, no debíamos en aquellos mares probar la suerte de un combate con fuerzas iguales, cuando no superiores a las nuestras, por la reunión, que haría Nelson del navío *Spartiate* y otros tres o cuatro que tenía en la Trinidad y en la Barbada; en donde, cualquiera que fuese el éxito, siempre nos veríamos precisados a pasar a la Habana para reparar las averías de la acción, (lo) que difícilmente conseguiríamos, y en todo caso expondríamos a la destrucción epidémica de aquellos climas y de la estación, las guarniciones y tripulaciones, en las que las calenturas habían empezado a manifestarse, aunque no con carácter muy maligno, y por último resultado, a sepultar inútilmente en América durante toda la guerra estas fuerzas, que pueden ser empleadas en Europa».

Determinado ya el regreso, se confió el convoy a la fragata *Themis,* para que lo escoltase a Guadalupe; y en la del siguiente día, se despacharon para esta isla otras cuatro fragatas que transportaban las fuerzas que se habían sacado de su guarnición y de la de Martinica.

«En la noche del 11 —dice Gravina— cortamos el Trópico por la longitud 54° 57' 46". En la tarde del 19, el paralelo de las rocas tomadas por las islas Bermudas, por la longitud 53° 48' 26" y a 26 leguas de distancia de dicho escollo; en la tarde del 30, el paralelo del Cuervo y Flores, por los 29° 21', cuyas islas se marcaron el 2 de julio al S. 35° E. corregido.»

El 1.° de julio se incorporaron a la escuadra las cinco fragatas que habían sido enviadas a Guadalupe con las tropas y

la escolta del convoy, que había sido preciso quemar por no poder ganar con él la Guadalupe.

El mismo día la fragata *Hortense* apresó a un corsario enemigo, al que dió fuego. Y en la tarde del 3 represaron las fragatas a una mercante española con el corsario inglés apresador. Se trataba de la fragata *Minerva,* procedente de Lima, de donde salió el 14 de febrero con un cargamento de cuatrocientos doce mil pesos en plata y oro labrado, cobre, estaño, cascarilla, lana de vicuña, cacao de Guayaquil, etc.

El día 10 de julio, en la latitud de 42° 42' se declaró el viento al NE. fresco, que causó diversas averías en la arboladura y velamen de los navíos; «pero en estas fuerzas combinadas —dice Gravina—, no obstante la escasez de agua, del considerable número de enfermos con que sus entrepuentes estaban embarazados y de la falta absoluta de medicinas, no hubo esfuerzo que no se hiciese para conservar y mantener el cabo de Finisterre, para poder verificar la unión con las fuerzas navales de El Ferrol». Y añade: «En este arriesgado y difícil oficio, el talento suele no alcanzar a vencer de la contrariedad de los tiempos cuando se obstinan en presentar obstáculos; y puede estar persuadido V. E. que jamás escuadra los ha experimentado mayores que ésta en la campaña actual; tal fue nuestra situación hasta el 20 ó 21, que rolando los vientos al cuarto cuadrante, nos pusieron en derrota para nuestro destino».

Amainaron, pues, la dificultades de los vientos, pero a su dureza había de seguir la dureza mayor aún del combate. En efecto, el día 22 la escuadra combinada se encontró con la británica, mandada por Calder, que se oponía con sus quince navíos. Se despejaba una de las incógnitas que existían en la conducta a seguir.

La combinada enfrentó a Calder, según los papeles del

propio Mayor General D. Antonio de Escaño, la siguiente formación :

Argonauta, buque insignia del Teniente General D. Federico de Gravina, mandado por D. Rafael de Hore y armado con 80 cañones. Navío *Terrible,* de 74, Comandante D. Francisco Vázquez de Mondragón; *España,* al mando de D. Bernardo Muñoz y artillado con 64 piezas; *América,* también de 64 cañones, mandado por D. Juan Darrac; *San Rafael,* de 80, a las órdenes de D. Francisco de Montes. Don Rafael Villavicencio mandaba el *Firme,* de 74. También eran de 74 el *Pluton y* el *Mont Blanc,* a las órdenes, respectivamente, de Ms. Cosma y Lavillegris. De igual armamento estaban dotados el *Atlas* y el *Berwick,* mandado este último por el Comandante Camas. De 80 cañones eran el *Neptune* y el *Bucentaure,* mandados por Maistral y Magendie, respectivamente, y arbolándose en el último la insignia del Comandante General de la escuadra combinada, Vicealmirante Villeneuve.

La insignia del Contralmirante Dumanoir se arbolaba en el navío de 80 cañones *Formidable,* Comandante Letellier. Estaban armados con 74 cañones los navíos *Intrepide,* Comandante Infernet; *Scipion,* Comandante Berenger, *y Swietsure,* Comandante Villemadrin. Tenía 80 cañones el *Indomptable,* mandado por M. Hubert; y cerraban la línea los tres navíos de 74, *Aigle, Algeciras y Aquiles,* mandados por los Comandantes Courrege, Brouard y De Nieuport. En el *Algeciras* había izado su insignia el Contralmirante Magon.

Recordemos esta composición de la escuadra; con ella se enfrentó a la de Calder en la brumosa jornada del 22 de julio de 1805 (11).

(11) La línea de batalla está copiada de los papeles de D. Antonio de Escaño por el Capitán de Fragata D. José DE VARGAS Y PONCE, que la insertó en su *Elogio,* que publicó QUADRADO DE ROÓ.

Hace la relación de las operaciones de las Antillas y del regreso a Europa

APENDICE

I

Vigo, a 28 de julio de 1805.

De Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus.

Dió cuenta el General Gravina al Gobierno español de los anteriores acontecimientos y del viaje de regreso de la escuadra, en la siguiente carta oficial que el 28 de julio de 1805 dirigió desde Vigo al Ministro de Marina:

«Excmo. Sr.: Desde la rada de Fuerte Real de la isla de la Martinica, y con fecha 25 de mayo último, di cuenta a V. E. de todas las ocurrencias de estas fuerzas combinadas, desde su salida de Cádiz hasta aquella época; y habiendo fondeado ayer tarde en este puerto, al cabo de cincuenta y dos días de navegación, quiero instruir de nuevo a V. E. en cumplimiento de mi obligación, de la serie de nuestras operaciones.

El 30 de mayo fondeó en aquella rada la fragata de guerra francesa *Didon,* procedente de Oriente, y de donde había salido el 3 con pliegos de su Gobierno para los Almirantes Villaret y Villeneuve y con una carta que el Ministro de Marina Decrés tuvo la atención de escribirme, para darme las gracias en nombre de S. M. I. por mi pronta salida de Cádiz en la noche del 9 de abril, remitiéndose en ella sobre el plan de campaña, a lo que con aquella fecha decía a los mencionados Almirantes encargados de comunicármelo, el contenido de los despachos oficiales se reducía a que, según la situación y estado de las islas ocupadas por nuestro común enemigo, se intentase hacerle todo el daño que posible fuese, asegurando nuestro regreso en todo julio al Ferrol, para incorporar las fuerzas navales que había en él y dirigirse a Brest. En su consecuencia dispusieron los Generales franceses, de acuerdo conmigo, el atacar la Barbada, pero cuyo ataque no debía tener otro objeto que el de exigir una fuerte contribución en aquella isla, amenazando a sus habitantes con el incendio de sus habitaciones, casas, propiedades, etc., en el caso de no prestarse desde luego a esta demanda, que debía ser apoyada y

el parte que dió Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, desde el *Argonauta,* al ancla en el puerto de Vigo, el 28 de julio de 1805 (Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar), pub. por P. A. GALIANO. (Inserto en el Apéndice, doc. I.)

sostenida con el desembarco de toda la tropa expedicionaria, regresar al puerto de nuestra salida para reemplazar los víveres y aguada consumidos, y, habilitados de un todo, emprender nuestro regreso, conforme lo prescribían las últimas instrucciones. Con este motivo se embarcaron en la escuadra 600 hombres de tropa de la guarnición de la Martinica en reemplazo de la que quedaba en los hospitales; el 4 se nos incorporaron los navíos de guerra *Algeciras y Aquiles,* procedentes de Rochefort y a las órdenes del Contralmirante Magón, quedando las fuerzas combinadas prontas para dar la vela al amanecer del siguiente día, como así se verificó, y costeando por el Occidente de la Martinica y Dominica, llegamos en la tarde del 6 a la rada de la parte del Sur de la pequeña tierra de la isla de la Guadalupe, en donde nos pusimos en facha; el Teniente General Lauriston, Comandante en Jefe de la tropa expedicionaria, bajó a tierra para tomar del Capitán General de la Guadalupe nuevas informaciones sobre el estado y fuerza de la Barbada; se reforzó la tropa de desembarco con 600 hombres de la guarnición de aquella isla, y evacuadas todas estas diligencias, nos pusimos en derrota a las nueve de la noche, y pasando por el freu que forman la Antigua y Monserrate, nos hallamos al mediodía del 8 al Oeste de la del Barbudo, y franqueados de todas las islas. A las diez de la mañana de este día indicaron dos fragatas descubridoras un convoy de 16 velas, que nos demoraban al Norte, y seguidamente prescribió el Almirante Villeneuve, por señal, la de caza general a los buques avistados, la que emprendimos inmediatamente, y con tan buen éxito que a las cinco de la tarde, y entre las dos fragatas más avanzadas, y este navío de mi insignia que por su superior marcha a un largo se incorporó desde luego con ellas, hicimos atravesar y marinar todos los buques cazados, a excepción de uno solo, que debió a su posición no haber ocurrido igual suerte. Este convoy, ricamente cargado de azúcar, café, algodón, ron y otros efectos coloniales, había salido de la Antigua, de resultas de la noticia oficial que habían recibido de la arribada a la Barbada del Almirante Nelson con 13 navíos de línea, tres de ellos de tres puentes, para reforzar en las Antillas las fuerzas navales de S. M. B.: lo ignorábamos nosotros, y los apresados fueron los primeros que nos dieron conocimiento de él. Desde luego me creí que esta circunstancia cambiaría indispensablemente el plan de nuestra expedición, y en efecto, entre ocho y nueve de aquella noche, recibí una carta del Almirante Villeneuve dándome cuenta de esta novedad, que yo ignoraba, y comunicándome desde luego su intención de ponerse en derrota para Europa; pero que, antes de corroborarse en este partido, deseaba saber mi opinión y modo de pensar. A las tres de la mañana vino a mi bordo este Almirante para conferenciar sobre tan importante

punto, y tanto por escrito como de palabra le manifesté lo mucho que celebraba que uno y otro estuviéramos tan acordes y conformes en una resolución que, de no tomarla sin pérdida de momento, nos exponía a comprometer desventajosamente las fuerzas navales que nuestros respectivos Soberanos habían puesto a nuestro cuidado, pues además de que teníamos ya la orden para nuestro regreso, no debíamos en aquellos mares probar la suerte de un combate con fuerzas iguales, cuando no superiores a las nuestras, por la reunión que haría Nelson del navío *Spartiate* y otros tres o cuatro que tenía en Trinidad y en la Barbada, en donde cualquiera que fuese el éxito, siempre nos veríamos precisados a pasar a la Habana para reparar las averías de la acción, que difícilmente conseguiríamos, y en donde expondríamos a la destrucción epidémica de aquellos climas y de la estación, las guarniciones y tripulaciones, en las que las calenturas habían empezado a manifestarse, aunque no con carácter muy maligno, y por último resultado, a sepultar inútilmente en América, durante toda la guerra, estas fuerzas que pueden ser empleadas en Europa. Tales fueron las consideraciones que tuve presentes para decidirme a este partido, y como dictadas por mi celo y mi amor al servicio de S. M., me lisonjeo de que merecerán las aprobación de V. E.

En la mañana del 9 se reunió a la fragata *Themis* el convoy, para conducirlo a la Guadalupe, y en la del 10 se despacharon para la propia isla cuatro fragatas con el transporte de tropas, que habíamos sacado de su guarnición y de la Martinica; en la noche del 11 cortamos el trópico por la longitud de 54° 57' 46"; en la tarde del 19 el paralelo de las rocas tomadas por las islas Bermudas la longitud de 53° 48' 26", y a 26 leguas de distancia de dicho escollo; en la tarde del 30 el paralelo de Cuervo y Flores por los 29° 21', cuyas islas se marcaron el 2 de julio al S. 35º E. corregido; el 1.° de julio se nos incorporaron las cinco fragatas que habían sido comisionadas a la Guadalupe para el transporte de tropas y escolta del convoy y nos volvieron la gente con que habíamos marinado las presas. Supimos por ellas que este convoy había sido quemado por no poder ganar con él la Guadalupe, y que la *Hortense* en aquel día había apresado e incendiado un corsario enemigo. En la tarde del 3 represaron las fragatas una mercante española con el corsario inglés apresador; esta fragata era la *Minerva,* procedente de Lima, y de donde había salido el 14 de febrero; su cargamento consistía en cuatrocientos doce mil pesos en plata y oro labrado, cobre, estaño, cascarilla, lana de vicuña y cacao de Guayaquil, etc. El 10, en la latitud de 42° 42' se nos declararon los vientos al NE. frescos, que nos causaron diferentes averías en las arboladuras y velamen; pero estas fuerzas combinadas, no obstante

la escasez de agua, del considerable número de enfermos con que sus entrepuentes estaban embarazados, y de la falta absoluta de medicinas, no hubo esfuerzo que no se hiciese para conservar y mantener el cabo de Finisterre, para poder verificar la reunión de las fuerzas navales del Ferrol; pero en este arriesgado y difícil oficio, el talento suele no alcanzar a vencer la contrariedad de los tiempos cuando se obstinan en presentar obstáculos; y puede estar persuadido V. E. que jamás escuadra los ha experimentado mayores que ésta en la campaña actual; tal fué nuestra situación hasta el 20 ó 21, que rolando los vientos al cuarto cuadrante nos pusimos en derrota para nuestro destino. El 22 fué el combate de que doy cuenta a V. E. en oficio separado y al que me remito para sus detalles; los tres días consecutivos intentamos emprender una nueva acción, que evitaron nuestros enemigos, y desesperanzados de conseguirlo ya por la posición ventajosa de barlovento que tenían, y hallándose además algunos navíos franceses con solo cuatro días de agua, y buque o buques con 300 enfermos, se decidió el Almirante Villeneuve a arribar a este puerto, en el que fondeamos ayer tarde, teniendo nuestros buques todavía aguada para 20 días, 40 de víveres, rebajándoles a sus tripulaciones y guarniciones la cuarta parte de su ración, y con sólo 200 enfermos en los cuatro navíos. — Dios, etcétera. — Navío *Argonauta,* al ancla en el puerto de Vigo, a 28 de julio de 1805. — *E. S. Federico Gravina.* — E. S. B.° Fr. D. Francisco Gil y Lemus.»

VIII

EL 22 de julio amaneció tan cerrado de niebla, que la cerrazón no permitía ver desde cada buque sino los más inmediatos. Sobre las nueve aclaró un poco, y el navío Almirante señaló dos velas al SO. Poco después, a las diez y media, el *San Rafael* señaló otras dos que demoraban al S., un cuarto al SE. (1).

A la misma hora, el Comandante General ordenó a la escuadra ligera, que navegaba avanzada, reunirse al grueso de las fuerzas. A las once y media, ya más aclarado el horizonte, volvió a señalar velas a la vista. Esta vez diez, por el NNO.

A las dos de la tarde, la fragata *Hermione* descubrió hasta veinte por la misma demora, e inmediatamente Villeneuve prescribió por señal de formación de línea de combate, mura a babor y a medio cable de distancia un navío de otro.

Gravina, por su parte, hizo la de que la escuadra española tomara la vanguardia de la línea, poniéndose con el *Argonauta* a su cabeza, y de que los demás imitasen su movimiento por la contramarcha.

A las dos y cuarto el Comandante francés ordenó que el

(1) Según el parte que en el navío *Argonauta,* al anda en el puerto de Vigo, a 30 de julio de 1805, dió Gravina al Príncipe de la Paz (Arch. Cent. Min. de Marina, Sec. Histórica, documentos relativos al combate de Trafalgar). (Inserto en el Apéndice, doc. I.)

Este parte sirve para la redacción de todo lo relativo al conjunto del combate.

navío *Pluton,* cabeza de la línea francesa, formase por la popa del *Firme,* que se alineaba en cola de la española. Ejecutóse así, después de haber pedido el *Pluton* su número al *Firme,* para que no hubiera dudas de identificación.

A las dos horas y veinte minutos se repitió en el *Argonauta* la señal de tomar la distancia de medio cable.

A las dos horas y cuarenta y tres minutos de la tarde, empezó nuevamente a cubrirse de niebla el horizonte, por lo que Gravina se aseguró de hallarse bien formados sus buques en la línea.

El *Algeciras,* que con el *Aquiles* navegaba por la popa de la división española, como escuadra ligera, señaló trece navíos enemigos. A las dos y tres cuartos les ordenó el francés tomar la cola de la línea; maniobrando ambos para ejecutar la orden.

Aunque a las tres y diez minutos volvió nuevamente a espesarse la niebla, pudieron verse, no obstante, a los buques enemigos demorando a la escuadra combinada al N., 40° E. Navegaban formados en línea y abiertos como en diez cuartas por estribor. A las tres y tres cuartos volvió a espesarse la niebla, que ocultó casi toda la línea, de forma que desde la división española sólo podía verse hasta el cuarto navío. Pero a las cuatro pudo verse nuevamente la línea enemiga, que seguía por su, sotavento, de vuelta encontrada. Se le apreció como compuesta por catorce navíos, de los cuales cuatro, al parecer, de tres puentes, situados uno a vanguardia, dos al centro y otro a retaguardia.

Gravina mandó aprontar la señal de virar en redondo por la contramarcha en seguida que se apercibiese el fuego de la retaguardia; pero habiéndose ordenado este mismo movimiento por señal de una fragata repetidora, empezó la evolución sin esperar nuevas señales, ejecutando la virada y siguiendo

del otro bordo en diez cuartas. Igual lo verificaron los demás navíos que le seguían en línea.

A las cinco y diez minutos, y rebasado ya el *Aguila,* navío de la cola francesa, orzó al OSE. (con viento NO.), para formar la línea de batalla mura a estribor; en cuyo momento, y entre la poca claridad que dejaba la niebla, vió a sotavento de su mura la vanguardia enemiga, que se dirigía a envolver la retaguardia de la escuadra combinada.

En vista de ello, rompió el fuego, al que contestó el enemigo, al mismo tiempo que viraban sus navíos, unos por la popa de los otros, para formar una línea paralela a la aliada y de la misma mura.

Desde el primer momento empezó a sufrir el *Argonauta* averías de consideración a consecuencia del fuego enemigo, al que contestó con sus baterías, «que sostuvieron siempre un fuego muy vivo y acertado», lo mismo que los demás navíos que le seguían.

Quedó con nueve obenques de velacho inutilizados, lo mismo que la troza mayor, la bolina de gavia, el palanquín de sotavento y el trinquete, averías que fueron reparadas en el instante de ocurrir. Recibió también un balazo en el tercio alto del palo de mesana, que reconocido el acto por el carpintero, se reconoció tener bala dentro y no ofrecer por el momento peligro alguno. También recibió un balazo en las trincas del bauprés y otro en el codaste; quedando destrozadas igualmente dos portas de la primera batería.

Previendo Gravina que la retaguardia pudiera retrasarse por estar verificando la virada, disminuyó la vela, maniobrando con la sobremesana y la gavia.

A las cinco y media, el navío enemigo cabeza de línea, que estaba algo avanzado por el través del *Argonauta,* arribó, alejándose del fuego de éste, y poco tiempo después ocupó

su lugar un navío de tres puentes, lo que parece indicar que había sufrido el «leader» averías de consideración.

Refiriéndose a esta parte del combate, dice Gravina que «la niebla era tan espesa que no nos dejaba ver nuestra línea, y en algunas ocasiones nos ocultaba hasta los enemigos con quienes combatíamos. En una clara, y como a las seis de la tarde, se vió que seguían batiéndose en buena formación los navíos de nuestra escuadra, y los del centro, en donde se hallaba el *Bucentaure,* en el que tiene arbolada su insignia el Almirante Villeneuf (sic). Nos apercibimos también de que los enemigos se adelantaban de nuestro través, por lo que sucesivamente se amuró el trinquete y se trazaron los juanetes, que teníamos arriados, para mantenernos a su costado».

Por entonces se notó desde el *Argonauta* que el navío *San Rafael* tenía averías en la gavia; apercibiéndose igualmente en una fragata la señal de que la retaguardia de la línea no combatía por no tener enemigos por su través.

A las seis horas cuarenta minutos se espesó mucho la niebla; a las siete maniobró el *Argonauta* para retrasarse y conservar su situación en la línea.

A la misma hora pudo verse desde el buque almirante español que un navío enemigo de tres puentes, que se encontraba por su aleta, arriaba desarbolado del mastelero de velacho y sin cofa; distinguiendo a las siete y veinte minutos, por su aleta de sotavento, un navío que no pudieron identificar como amigo, y que también arriaba desaborlado del palo mayor y del de mesana.

A las siete y media se observó desde el *Argonauta* que las fragatas hacían señales; pero a causa de la cerrazón no pudo distinguirse cuáles eran.

A las nueve, los navíos enemigos se alejaron arribando, por lo que en la vanguardia se suspendió el fuego, haciéndose

lo mismo en el resto de la línea combinada, salvo en algún navío de la retaguardia, que no pudo identificarse desde el *Argonauta.*

Habiéndose atrasado la retaguardia, que demoraba a la división española por la aleta de barlovento, disminuyó ésta la vela, hasta ponerse en facha, permaneciendo así toda la noche.

Al amanecer del 23, viendo a la mayoría de la escuadra francesa por la misma aleta, ordenó Gravina que se virase, para verificar la reunión. Faltaban los navíos *San Rafael y Firme.*

Por la popa y a alguna distancia se avistaba a los enemigos, que navegaban de vuelta encontrada, por lo que —dice Gravina— «viramos inmediatamente y emprendimos su caza, decididos a obligarles a segunda acción». Pero inmediatamente añade: «varios navíos de la línea señalaron averías de consideración que iban remediando».

La fragata *Didon,* que por continuar la niebla observaba de cerca a los enemigos, señaló que se hallaban formados en una línea de doce navíos, y que remolcaban a tres que se hallaban desmantelados. Destacóse un navío británico para perseguir a la fragata, con objeto de hacerla alejarse; y ésta se incorporó a la escuadra con la nueva señal de que el grupo enemigo estaba constituido por dieciséis navíos.

Un poco antes se había formado la línea de la escuadra en orden inverso, tomando el *Argonauta,* que formaba en cabeza, el lugar de la cola; y a la una y media arribó a un tiempo toda la línea al NE., con viento del NO

Villeneuve, que transbordó a la fragata *Hortense,* comunicó por medio de otra a Gravina que se proponía obligar al enemigo a una acción decisiva. Este, por su parte, maniobraba constantemente para evitarla».

A las dos y tres cuarto arribó toda la escuadra al ESE. a las tres y tres cuartos se mandó restablecer la formación de batalla, orden inverso, ciñendo el viento.

Seguidamente la escuadra francesa evolucionó para poner en vanguardia a la División de Villeneuve, con la segunda División en el centro. La española conservó su posición a retaguardia.

Fué escaseándose el viento hasta el NNE., y la escuadra, aunque en línea, quedó sin restablecer el orden.

Villeneuve manifestó entonces que difería hasta el día siguiente su proyecto de atacar al enemigo, que se hallaba tres o cuatro leguas por barlovento.

A las doce de la noche viró la escuadra aliada por redondo a un tiempo, en la vuelta del NO., con viento NNE.; y al amanecer del día 24 se avistó el enemigo por la aleta de barlovento. Viró en la vuelta del E., y continuó la caza; demorándoles por la proa las fuerzas británicas, que ceñían el viento, para evitar ser atacados.

A las cinco de la mañana ordenó Villeneuve que la escuadra ligera tomase la cabeza de línea, así como formar en orden directo; por lo que la división española tomó la vanguardia nuevamente.

La escuadra enemiga había virado, tomando por estribor; y a las ocho y media se dió orden a toda la combinada de que arribase a un tiempo al SE., un cuarto E., y se restableció la formación.

A dicha hora no se percibían ya los buques, a causa de la cerrazón; el viento fue escaseándose hasta el NE.

A las ocho y media ordenó Villeneuve el rumbo de derrota al E. A las nueve y media, que arribase toda la escuadra al SE., un cuarto al S.; a las once, ceñir el viento (que era

del ESE.), a proa, al SE. Después dió orden de restablecer el orden de batalla.

A las doce aún se descubrían desde los topes nueve buques de guerra enemigos, que ceñían de vuelta encontrada, y que demoraban por el través de la combinada, que durante la tarde siguió navegando de la misma vuelta.

Por fin, salieron las fuerzas enemigas fuera de la vista de la escuadra aliada; y el viento refrescó por el NE., engrasando la mar, lo que obligó a tomar rizos a las gavias, ciñendo la vuelta del ESE. Por la noche no hubo novedad.

En la mañana del día 25 se tomaron todos los rizos a las gavias, y se echaron abajo las vergas de juanete, siguiendo la bordada. A mediodía la fragata *Didón* señaló tierra por el ESE.

En la tarde preguntó el Almirante francés si con el viento reinante podía fondear en la ría de Vigo, a lo que se le respondió afirmativamente; pero haciéndole notar que, dado lo fresco que a la sazón era, no sería posible entrar en ella muy adentro.

La circunstancia de ser los vientos contrarios para dirigirse al Ferrol y favorables para ir a Vigo, junto con la consideración del elevado número de enfermos y heridos que había en la escuadra, y de los pocos elementos para socorrerlos, añadido a que la mayoría de los buques se hallaban escasos de agua, especialmente algunos franceses que sólo tenían para seis días, determinaron a Villeneuve a ir de arribada a Vigo, para proveerse de lo más preciso.

Hallándose al S. del cabo Finisterre, se llamó al viento al W., por lo que volvió la escuadra a emprender la derrota al Ferrol; pero vueltos los vientos contrarios en la mañana del siguiente día, 26, arrumbó definitivamente a Vigo, donde fondeó en la tarde del 27.

Fondeada la escuadra, comunicó Gravina con los demás

barcos, para obtener noticias de los desaparecidos *San Rafael y Firme.* Por el Comandante del Pluton supo que era este navío el que habían apercibido arribando, en dirección al enemigo, naturalmente, por hallarse desarbolado de sus palos mayor y mesana; y que antes y después de sus averías había estado haciendo un fuego vivo, constante y bien dirigido. El Comandante francés manifestó que cuando advirtió las averías del desgraciado navío procuró sostenerlo.

Respecto al *San Rafael,* manifestaron a Gravina varios Comandantes franceses de la retaguardia, que fué visto sin gavias y con sus mayores amuradas, batiéndose con la mayor firmeza y acierto en sus punterías.

Acaba Gravina su parte diciendo con la nobleza y amor a sus subordinados que fué su más destacada característica: «Antes de terminar este detallado parte del combate, no puede negarme la satisfacción de tributar los elogios más debidos a mi Mayor General, el Jefe de Escuadra D. Antonio de Escaño, pues prescindiendo de sus talentos, tan conocidos en la Armada, y del valor, bizarría y serenidad que ha manifestado en esta acción, como en todas, se debe a su infatigable celo y constancia en el trabajo el buen orden y disciplina que se ha observado en la acción y que tanto han celebrado nuestros aliados. No menos satisfecho estoy de la conducta de los Comandantes, Oficiales y equipajes de estos navíos; por tanto, pido a V. E. los recomiende a la piedad del Rey, asegurando a S. M. que nada ambicionan tanto estos leales vasallos que tengo el honor de mandar como el de sacrificarse por su Real Servicio y sostener a costa de su sangre el honor de sus armas».

Lo sucedido a bordo de los navíos desaparecidos en la batalla, el *Firme y* el *San Rafael,* fué narrado por sus respectivos Comandantes, en sendos partes que el día 4 de agosto,

a su llegada a Plymouth, marinando por el enemigo, dirigieron al Baylío Gil y Lemus (2).

Villavicencio comienza su parte hablando de la posición de su navío, el *Firme,* en la línea y de los movimientos preliminares del combate. A las cuatro de la tarde comenzó su fuego contra un navío enemigo que le batía por sotavento, y a los primeros cañonazos resultó con la rueda del timón rota, cuya avería se remedió con la barra de hierro, siguiendo batiéndose con el mayor orden, viendo al enemigo algunas veces, y estando otras obligados, a causa de la escasa visibilidad que imponía la niebla, a dirigir sus tiros a la luz de los fogonazos enemigos.

Mientras tanto, el navío se mantenía en su lugar en la línea, no obstante la falta de visibilidad; y como a las seis de la tarde, el *San Rafael* comenzó a atravesarse en términos que obligó al *Firme* a maniobrar para no rebasarlo.

A las siete, en una clara de la niebla, se vieron a los navíos españoles de la vanguardia un poco a barlovento; y notando que el *San Rafael* estaba sin gobierno y que se le habían venido abajo las gavias, orzó el *Firme,* para ocupar el claro de la línea, y toda la escuadra francesa lo hizo, sucesivamente, a su vez.

Al terminar la maniobra se le rindió el palo mayor, llevándose al caer el de mesana e inutilizando la batería, ya que hubo necesidad de hacer alto en el fuego, para no incendiar con él los restos de velamen y jarcia que caían por el costado del buque. Comenzóse a picar todo que estorbaba delante de las portas, para volver a hacer fuego, cuando «pasó el *Pluton*

(2) Partes de D. Rafael Villavicencio y D. Francisco Montes, Comandantes del *Firme* y *San Rafael,* respectivamente, dirigidos al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, fechados en Plymouth, el 4 de agosto de 1805 (Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar), pub. por P. ALCALÁ GALIANO. (Insertos en el Apéndice, docs. II y III.)

—dice Villavicencio— rascándonos el costado de sotavento, con tan buena ocasión para darnos un remolque; le grité a fin de que lo verificara, pero desde luego no lo hubo de oír, mediante a no haber contestado y seguir a la línea francesa, que pasó toda por barlovento».

Este fué el principio del fin. El navío fué cayendo a sotavento a causa de tener los restos de jarcia y velamen por dicha banda, y acercándose irremisiblemente a los enemigos; por lo que intentóse salvar el navío, pasando por la popa del de cola de la línea enemiga, aprovechando que los navíos de retaguardia estaban muy averiados y no podrían seguirle. Fracasó el intento por hallarse sin gobierno el buque, que se mantuvo hasta que cercado por tres navíos enemigos, dos de ellos de tres puentes, consultó el Comandante a sus Oficiales si hallaban medio de salvar el navío, y sobre la contestación negativa de éstos, arrióse la bandera sobre las ocho y media de la noche.

Este parte de Villavicencio aclara cuáles eran los tres navíos desmantelados que se avistaron desde el *Argonauta* después del combate. Eran los dos españoles *San Rafael y Firme* y el inglés *Windsor-Castle.*

El parte que da desde Plymouth D. Francisco Montes, referente a su navío, el *San Rafael,* es poco circunstanciado, debido a que resultó herido en el combate.

Comienza dicidiendo que a pesar de haber recibido a comienzos del combate dos contusiones de bastante importancia, se mantuvo en el alcázar, hasta que herido gravemente de metralla en un brazo, tuvo que retirarse.

Advertido por el segundo Comandante de que *el navío hacía mucha agua, que no gobernaba, que los palos, jarcias y velas estaban en muy mal estado y que eran cinco los navíos enemigos que le batían,* le contestó que se hiciese todo lo

posible por el servicio del Rey; pero teniendo rendidos el palo mayor y el de mesana, que cayeron al mar, sucediendo lo mismo poco después con el trinquete, estando el casco acribillado a balazos y haciendo el navío mucha agua, hubo que arriar la bandera, careciendo ya de recurso alguno y no pudiendo esperar apoyo, pues la escuadra francesa, que seguía al *San Rafael* en la línea, hacía tiempo que ya había pasado por su barlovento.

Estos son los hechos, escuetamente presentados.

Sin embargo, no puede pasarse por alto la actitud de la escuadra francesa, que desfiló íntegra por barlovento de los navíos españoles; y arribando, quizá los pudo socorrer, o por lo menos, cubrirlos con su propia línea.

La división española, por su parte, se batió brillantemente; y tiempo después, cuando el 16 de septiembre se dirigía Decrés a Gravina, para tratar asuntos del servicio, le felicitaba en nombre de Napoleón, diciéndole: «S. M. se ha enterado con viva satisfacción de la conducta brillante que vos, señor Almirante, y toda la escuadra española habéis observado en el combate de Finisterre».

Sin embargo, el valor y las más bellas condiciones militares y marineras de la escuadra, no pudieron impedir que este combate de Finisterre constituyera una de las causas que más contribuyeron al fracaso de la maniobra de conjunto emprendida (3).

(3) VARGAS PONCE y QUADRADO DE ROÓ insertan en el *Elogio de Escaño* un fragmento del Diario de Mayoría, correspondiente al combate de Finisterre. Es —sustancialmente— idéntico al parte de Gravina, citado anteriormente.

APENDICE

I

Vigo, 30 de julio de 1805.

De *Gravina al Baylío Gil y Lemus.* Núm. 108. = «Excelentísimo señor. = Muy señor mío: En los primeros momentos de mi arribo a este puerto, y sin el conocimiento de aquellas noticias individuales que del combate del 22 he ido sucesivamente recibiendo, no podía menos de ceñirme en mi primer parte oficial que a lo que conceptué indispensable, para que formase V. E. desde luego una idea de la acción, y sin extenderme en los detalles de ella por la falta de aquellos elementos tan precisos, para poder formar una verídica relación de todo lo acaecido; y por lo tanto me ha parecido aprovechar del correo de hoy, como lo ejecuto, para instruir a V. E. de su suceso, que aunque desgraciado si se calcula por su resultado, no por eso deja de ser glorioso a las Armas del Rey mi Amo.

El 22 amaneció todo cerrado de niebla y la cerrazón no permitía ver sino los buques más inmediatos, aclaró un poco a las nueve y el General francés señaló dos velas al SO., y a las diez y media otras dos el navío *San Rafael,* que demoraban al S. un cuarto SE.; a esta hora el Comandante General francés mandó unirse a la escuadra ligera que navegaba avanzada ; aclarados más los horizontes a las once y media volvió a señalar el Comandante francés la vista de diez velas al NNO., y a las dos la fragata *Hermione* descubrió hasta veinte y una al NNO.: el Comandante francés prescribió inmediatamente por señal la formación de la línea de combate. Mura a babor, y a medio cable de distancia un navío del otro, yo hice la de que la escuadra española tomara la vanguardia de la línea, poniéndose a su cabeza, y que por contramarcha imitase mis movimientos: a las dos y cuarto el Comandante francés mandó al navío *Pluton,* cabeza que era de su línea, formase por la popa del navío *Firme,* que era el cola de la escuadra española, lo que así se ejecutó, habiendo pedido el *Pluton* su número al *Firme* para conocerle y asegurarse quedar colocado en el lugar que se le había prefijado; a las dos horas y veinte minutos repetimos la señal del Comandante francés, para tomar distancia de medio cable : a las dos horas y cuarenta y tres minutos empezaron los horizontes a cubrirse otra vez de niebla, y nosotros nos aseguramos de hallarse bien formados nuestros buques en la línea NS.

El *Algeciras* que con el *Aquiles* navegaban por nuestra proa como escuadra ligera, señaló ver trece navíos, y a las dos y tres cuartos le mandó el General francés tomar la cola de la línea y maniobraron para ejecutarlo, aunque a las tres horas y diez minutos volvió a espesarse la niebla, se vieron no obstante los enemigos, demorándonos al N. 40º E., que navegaban formados en línea como en diez cuartas abiertos por estribor; a las tres y tres cuartos lo denso de la niebla ocultó su línea, y de la nuestra sólo permitía verse hasta el cuarto navío; a las cuatro volvimos a ver los enemigos, que seguían por nuestro sotavento, de vuelta encontrada, en número de catorce navíos, al parecer cuatro de tres puentes situados uno a vanguardia, dos al centro y el otro a retaguardia. Mandó aprontar la señal para virar en redondo en contramarcha, luego que oyese fuego en la retaguardia, pero habiéndose indicado este mismo movimiento por señal de una fragata repetidora, sin esperarla del momento para esperar la evolución, ejecutamos la virada siguiendo del otro bordo en diez cuartas, verificándole del mismo modo los navíos que nos seguían; a las cinco horas y diez minutos, rebasado ya el navío de la cola francesa, el *Aguila,* orzamos al OSE. viento NO., para formar la línea de batalla. Mura a estribor, y a este tiempo, con la poca claridad de la niebla, vimos a sotavento de nuestra mura la vanguardia de la escuadra enemiga, que se dirigía a envolver la retaguardia de la combinada; le rompimos el fuego, a el que nos contestaron, virando al mismo tiempo unos por las popas de los otros para formar una línea paralela a la nuestra y de la misma mura; desde luego empezamos a tener averías de consideración en el aparejo, pues nos cortaron nueve obenques de velacho, la troza mayor, la bolina de gavia, y el palanquín de sotavento, el trinquete, que nos retardó en cargarlo para disminuir de vela en consideración a suponer que la retaguardia hallándose verificando la virada, pudieron atracarse y maniobramos con la sobremesana y la gavia; las averías fueron remediadas en el instante que ocurrieron y las baterías sostuvieron siempre un fuego muy vivo y acertado; ordinariamente estaban en el aire cuatro balas, y los navíos que nos seguían mantenían el suyo con no menos constancia y tenacidad; recibimos un balazo en el tercio alto del palo de mesana, que en el acto mismo reconoció el carpintero, y dió parte de tener la bala dentro y no causar mayor cuidado la avería, uno de las trincas del bauprés y otro en el codarte, quedando destrozado también dos portas de la primera batería.

A las cinco y media el navío enemigo cabeza de línea, que estaba por nuestro través algo más avanzado, arribando se alejó de nuestro fuego, y poco después ganó su lugar un navío de tres puentes; la niebla era tan espesa que no nos dejaba ver nuestra línea, y en

algunas ocasiones nos ocultaba hasta los enemigos, con quienes combatíamos; en una clara, y como las seis de la tarde, se vió seguían batiendo en buena formación los navíos de nuestra escuadra, y los del centro, en donde se hallaba el *Boucentaure,* en el que tiene arbolada su insignia el Almirante Villeneuf, nos apercibimos también de que los enemigos se adelantaban de nuestro través, por lo que sucesivamente se amuró el trinquete, y se trazaron los juanetes, que teníamos arriados, para mantenernos a su costado; seguidamente se notó que el navío *San Rafael* tenía averías en la gavia y también vimos en una fragata la señal de que la retaguardia de la línea no combatía por no tener enemigos por su través; a las seis horas cuarenta minutos se espesó mucho la niebla, a las siete pusimos la sobremesana en facha para atrasarnos y se cargó el trinquete, vimos con seguridad que un navío de tres puentes enemigo que estaba por nuestra aleta arribó desarbolado del mastelero de velacho y sin cofa; nosotros cargamos los juanetes, y pusimos en viento la sobremesana; a las siete horas y veinte minutos distinguimos por nuestra aleta de sotavento un navío arribado, desarbolado de su palo mayor y del de mesana, que no pudimos discernir si era amigo o enemigo; a las siete y media se conocía que las fragatas tenían señales, pero la cerrazón no nos permitía distinguirlas.

A las nueve cerramos el fuego nosotros y toda la línea, por haberse alejado los enemigos arribando, sin embargo de que después de esta hora vimos continuaba alguno, como en la retaguardia de nuestra línea, sin poder distinguir quién lo hacía.

Habiéndose atrasado la retaguardia que nos demoraba a la aleta de barlovento, con dificultad se vió la señal, que lo indicaba, y disminuimos la vela hasta ponernos en facha para proporcionarles la reunión; así permanecimos toda la noche.

Al amanecer, habiendo visto la mayor parte de la escuadra francesa por nuestra aleta de barlovento, viramos para incorporarnos, y reviramos poco después; se contaron los buques de la escuadra, y echamos de menos los nombrados *Firme y San Rafael;* se avistaron los enemigos por la popa, y algo distantes, que navegaban de vuelta encontrada, por cuyo motivo viramos inmediatamente y emprendimos su caza, decididos a obligarles a segunda acción; varios navíos de la línea señalaron averías de consideración, que iban remediando; la fragata *Didon,* que observaba de cerca los enemigos, por continuar toda la niebla hizo señal de hallarse aquéllos formados en una línea de doce navíos, y que remolcaban a tres desmantelados, formamos nuestra escuadra en línea orden inverso, tomando la retaguardia los españoles, y a la cola este navío de mi insignia; un navío enemigo se destacó a perseguir esta fragata, con el fin de hacerla alejar, la que se incorporó con la señal de que los

enemigos eran dieciséis navíos; a la una y media arribó a un tiempo toda la línea al NE. viento NO., y el Almirante francés se trasbordó a la fragata *Hortense,* y nos comunicó otra fragata que el ánimo del Almirante era obligar al enemigo a una acción decisiva; éstos maniobraban constantemente para evitarlo; a las doce y tres cuartos arribó toda la escuadra al ESE.; a las tres y tres cuartos ciñó la escuadra el viento y se mandó restablecer la formación de batalla orden inverso; seguidamente hizo el movimiento la escuadra francesa de poner la división del General de vanguardia, y a la segunda división al centro, nosotros conservamos nuestra posición a retaguardia; el viento se fué escaseando hasta el NNE., y la escuadra quedó, aunque en línea, sin restablecer el orden; el General francés manifestó que su proyecto de atacar al enemigo lo difería hasta el día siguiente, y éstos distaban de tres a cuatro leguas por barlovento; a las doce de la noche viramos por redondo a un tiempo en vuelta del NO. viento NNE.; al amanecer del día 24 avistamos los enemigos por la aleta de barlovento, viramos en vuelta del E. y continuamos la caza, demorándonos por la proa, y ceñían el viento para evitar de ser atacados; a las cinco mandó el Almiranta francés que la escuadra ligera tomase la cabeza de la línea, mandó formar éste en orden directo y nosotros tomamos la retaguardia como anteriormente, la escuadra enemiga había virado tomando las armas a estribor; a las ocho se mandó arribar toda la Armada a un tiempo al SE. un cuarto E. y se restableció la formación; a esta hora ya no se descubrían los enemigos por la cerrazón, el viento fué escaseando hasta el NE.; a las ocho y media señaló el General francés el rumbo de derrota a E.; a las nueve y media se mandó arribar toda la escuadra al SE. un cuarto S., pero a las once se mandó ceñir el viento, que era del ENE. proa SE.; el general francés mandó restablecer el orden de batalla; a las doce aun se descubrían desde dos topos nueve buques enemigos, que ceñían de vuelta encontrada, y nos demoraban por el través; durante la tarde ceñimos la misma vuelta, los enemigos salieron fuera de la vista, el viento refrescó por el NE. y la mar engruesó; lo que obligó a tomar rizos a las gavias, ciñendo la vuelta del ESE., en noche no hubo novedad; en la mañana del 25 se tomaron todos los rizos a las gavias, y se echaron las vergas de juanete abajo, siguiendo la bordada. Al mediodía señaló la fragata *Didon* la tierra por el ESE.; en la tarde nos preguntó el General francés si con aquel viento se podía fondear en la ría de Vigo, se le dijo que sí, aunque no se entraría muy dentro con el viento tan fresco; la circunstancia de ser el viento tan contrario para dirigirnos a el Ferrol, el crecido número de enfermos, sin tener dietas ni medicinas con que socorrerlos; el haber algunos franceses con sólo seis días de aguada, y los demás

con poca diferencia en el mismo apuro, obligó al Almirante francés a tomar el partido de arribar al puerto de Vigo para proveernos de lo más preciso, pero habiéndose llamado los vientos a O. y hallándonos al Sur del cabo Finisterre volvimos a emprender derrota para el Ferrol; el día 26, vueltos los vientos al (en blanco), hicimos derrota a Vigo, en donde fondeamos a la tarde, el siguiente día. = Por el Comandante del *Pluton,* que seguía en el *Firme* en la línea, he sabido que era este buque el desarbolado del palo mayor y de mesana, que procuró sostenerlo cuando advirtió sus averías, y que antes y después de ellas, le vió hacer un fuego vivo, constante y bien dirigido; y por varios Comandantes de la retaguardia he sabido igualmente haber visto el *San Rafael* con sus mayores ameradas y sin gavias, batiéndose con la mayor constancia y acierto en sus punterías; y antes de terminar este detallado parte del combate, no puedo negarme a la satisfacción de tributar los elogios más debidos a mi Mayor General, el Jefe de Escuadra D. Alfonso Escaño, pues prescindiendo de sus talentos, tan conocidos en la Armada, y del valor, bizarría y serenidad que ha manifestado en esta acción, como en todas, se debe a su infatigable celo y constancia en el trabajo el buen orden y disciplina que se ha observado en la acción, y que tanto han celebrado nuestros aliados; no menos satisfecho estoy de la conducta de los Comandantes, Oficiales y equipajes de los navíos; por lo tanto pido a V. E. los recomiende a la piedad del Rey, asegurando a S. M. que nada ambicionan tanto estos sus leales vasallos que tengo el honor de mandar, como el de sacrificarse en su Real Servicio y sostener a costa de su sangre el honor de sus Armas. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Argonauta,* al ancla en el puerto de Vigo, a 30 de julio de 1805. — Excelentísimo señor. B. L. M. de V. E., *Federico Gravina* (rubricado) = Excelentísimo Sr. Príncipe de la Paz.»

II

Plymouth, 4 de agosto de 1805.

De Villavicencio, Comandante del «Firme», al Baylío Gil y Lemus. = «Excmo. Sr.: Como creo a V. E. impuesto por el General D. Federico Gravina de todos los acontecimientos hasta el instante en que empezó el combate la tarde del 22 de julio, sólo hago a V. E. relación de lo acaecido a este navío. Formada nuestra línea con los seis navíos españoles a vanguardia, con la mura a babor, pasamos de vuelta encontrada con la escuadra enemiga, como a distancia de dos tiros de cañón a nuestro sotavento; estando los enemigos barloados con nuestra retaguardia, hizo nuestro Almirante la

señal de virar por redondo en contramarcha, y al cuarto de hora de haber virado este navío (que era el sexto y último de los españoles), oí un fuerte cañonazo por la proa, sin poder distinguir quién lo ocasionaba, por haber una niebla tan densa que muchas veces no me dejaba ver al navío *San Rafael,* que a la corta distancia mandada conservar formaba por mi proa. Como a las cuatro y cuarto, percibí con dificultad un navío a sotavento que me batía; mandé romper el fuego y seguí batiéndome sin más objeto que el fuego de los enemigos...; a los primeros cañonazos me inutilizaron la rueda del timón, lo que se remedió prontamente gobernando con la caña de hierro, y seguimos batiéndonos con el mejor orden, viendo al enemigo algunas veces, o dirigiendo nuestros tiros a la luz de los cañonazos. Como a las dos horas de combate aclaró un poco y vi toda la vanguardia ordenada e incorporada igualmente toda la línea francesa que formaba por mi popa, los enemigos formados y un navío de tres puentes batiéndome : volvió inmediatamente a cerrarse en disposición de no distinguir más al navío *San Rafael...* Como a las seis de la tarde el navío *San Rafael* empezó a atravesarse en términos que me hizo poner en facha la sobremesana por no rebasarlo; a las siete sobrevino otra clara y vi a los cuatro navíos españoles un poco a barlovento, notando que el *San Rafael* estaba sin gobierno, que se le habían venido las gavias abajo, y orcé a ocupar el claro de la línea, y toda la línea francesa orzó sucesivamente conmigo. Rebasado ya de la proa del *San Rafael,* advertí que el palo mayor se me venía abajo, y mandé al instante darle a proa un aparejo real, pero no dió tiempo, pues sobre una cabezada se vino abajo, llevándose al caer el palo de mesana y me inutilizó toda la batería, porque se le puso un velero delante con la mayor, la gavia, el juanete, etc. Me vi en la precisión de cesar el fuego, pues de no hacerlo así me incendiaba irremisiblemente, y principié a picar todo lo que me incomodaba para continuar batiéndome, el cual instante pasó el navío *Pluton,* cabeza de la línea francesa, rascándonos el costado de sotavento; *con tan buena ocasión para darnos un remolque, le grité a fin de que así lo verificara, pero desde luego no lo hubo de oír,* mediante no haber contestado *y* seguir a la línea francesa, que pasó toda por barlovento. En esta disposición iba cayendo el navío de mi mando a sotavento precipitadamente, a causa de tener los palos, velas y jarcia por esta banda, formando unas espaldillas que me hacían caer sobre Los enemigos, y en tal apuro traté de ver si podía cambiar la cabeza pasando por la popa del navío cola de la línea enemiga, y por este medio con-seguir salvar mi navío, pues notaba que los navíos enemigos *Windsor-Castle y Malta,* que eran los de retaguardia, estaban llenos de averías en palos y velas, y que tal vez no podían seguirme; pero

hallándome sin gobierno no pude verificar mi propósito, y encontrándome con la proa bajo los fuegos del navío *Gloria,* tercero de la retaguardia enemiga, llamé a mi segundo Comandante y le pregunté si había algo más que hacer para salvar el buque, y convenimos en que no quedaba otro recurso que prepararnos a resistir un abordaje que podría ocurrir mediante la proximidad de los enemigos. Por último, viéndonos cercados por tres navíos enemigos, dos de ellos de tres puentes, que ninguno intentaba abordarnos, me ví en la dura necesidad de rendir el navío, con el parecer de todos los Oficiales que estaban sobre el alcázar, a quienes pregunté que si encontraban algún medio de defenderlo me lo propusiesen, contestando todos que no lo hallaban, y que permaneciendo en aquella situación se sacrificaba la gente sin sacar utilidad. Entonces mandé arriar la bandera que estaba en el palo trinquete, y desde esta hora, que serían como las ocho y media de la noche, permanecí hasta más de las nueve, que se atracó el navío *Malta y* nos preguntó si podría mandar su bote, contestándole que sí, y lo verificó con un Teniente de Navío para hacerse cargo de la entrega.

A las dos de la mañana condujeron a mi Segundo con seis Oficiales de Marina y siete de Ejército al navío *Malta.* Yo permanecí en el *Firme* hasta la tarde siguiente, que vino el Capitán de la fragata *Egipciaca,* que nos remolcaba, *y* me condujo a bordo de la expresada con los tres Oficiales de Marina que quedaban de mi navío y el Coronel D. Pedro Guimaret, que había sido herido a lo último del combate: en esta fragata fui conducido a este puerto en conserva del navío *Windsor-Castle,* de tres puentes, que por sus muchas averías de resultas del combate, tuvo que arribar al mismo, como por iguales motivos lo verificaron, a pocos días después, los navíos *Triunfo y Malta,* conduciendo este último los Oficiales que llevo expresado haber sido transportados a él la noche del combate.

Me parece indispensable poner en noticia de V. E. el estado de mi navío y su gente cuando me ví precisado a la rendición. Estábamos sin palo mayor ni de mesana: el de trinquete y bauprés pasados con varios balazos, dos a flor de agua; la verga de trinquete partida por la cruz; toda la mayor parte de sus jarcias cortadas, como muchos cabos de labor; siete cañones inutilizados enteramente ; *treinta y cinco hombres muertos y sesenta heridos,* entre los últimos el Coronel D. Pedro Guimaret y el Capitán de *España,* don Juan Muñoz; resultando de todo lo expuesto que a no haber tenido la desgracia de habernos echado abajo los palos, hubiera verificado mis ideas, teniendo la gloria de salvar al navío.

Es cuanto tengo que hacer presente a V. E. en cumplimiento de mi obligación. Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años. = Plymouth, 4 de agosto de 1805. = Excmo. Sr. = *Rafael Villavicencio.* = Excmo. Sr. Fray D. Francisco Gil y Lemus.»

III

Plymouth, 4 de agosto de 1805.

De Montes, Comandante del «San Rafael», al Baylío Gil y Lemus. = «Excmo. Sr.: Contemplo enterado a V. E., por el General Gravina, de todos los sucesos del 22 de julio; yo, como es de mi obligación, lo ejecuto de las siguientes ocurrencias del navío de mi mando... A las siete y media de la tarde había yo recibido dos contusiones de bastante consideración, pero me sostuve en el alcázar con mucha incomodidad, por el bien del servicio, hasta que una bala de metralla me hirió gravemente el brazo derecho y fué preciso retirarme para contener la mucha sangre que arrojaba; a este tiempo, sin embargo de los descalabros del navío, estaba aun en las aguas de la línea y mantuve la comunicación con mi segundo, que se entregó del mando, y constantemente le envié a decir, por los Oficiales con que me daba parte de algunas ocurrencias, que se hiciese todo lo posible por el servicio de S. M., cuidando, si se podía, salir del fuego de los enemigos. Me previno que el navío hacía mucha agua, que no gobernaba, por los palos, jarcias y velas estaban en mal estado, y que *ya eran cinco los navíos enemigos que nos batían;* mi contestación fué igual a las anteriores; pero habiendo venido un Oficial, como a las nueve y cuarto, con la noticia de que mi Segundo había mandado arriar la bandera, examiné, subiendo con grande incomodidad por el efecto, que el palo mayor y el de mesana estaban rendidos, los cuales cayeron al agua inmediatamente, así como el trinquete después; que el casco estaba acribillado a balazos, que el agua que hacía el navío era de bastante consideración, y que no teniendo ya recurso alguno que tomar, ni pudiendo esperar auxilios, pues la escuadra francesa hacía tiempo que había pasado por nuestro barlovento, era preciso ceder a esta circunstancia contra mi deseo, y no sacrificar sin utilidad los españoles dignos de mejor suerte; pareciéndome que esta defensa se halla en el caso de la más gloriosa.

Sucesivamente pasaron a marinarnos oficiales y gente del navío *Malta,* nos tomó a remolque una fragata, con cuyo auxilio y dando de día y noche a las bombas, entramos en Plymouth el 30 de julio anterior. = Que es cuanto puede participar a V. E., cuya vida guarde Dios muchos años. = Navío *San Rafael,* en la bahía de Plymouth, 4 de agosto de 1805. = Excmo. Sr. = *Francisco de Montes.* = Excelentísimo Sr. Fray D. Francisco Gil y Lemus.»

IX

AL fondear en Vigo, Villeneuve convocó el 28 de julio a una Junta de Generales a bordo del *Bucentauro,* en la que se acordó repostar inmediatamente de agua a la escuadra, y principalmente los buques franceses que se encontraban más necesitados; y desembarcar a los enfermos, dejándolos en un campamento sin comunicación con los pueblos, como medida de seguridad sanitaria, aunque no presentaban síntomas de fiebre amarilla.

También se acordó salir inmediatamente a la mar, *e «intentar nuevos esfuerzos para la incorporación de las fuerzas navales del Ferrol»,* a las que el mismo día se despachó aviso previniéndoles que estuvieran listas a dar la vela en el momento que se presente la escuadra. Se acordó también que si se verificaba la unión «y los tiempos lo permiten —dice Gravina a Gil y Lemus el día 28— (1), se emprenderá la derrota para Brest; pero que si los vientos se obstinan por el primer cuadrante, será preciso dirigirnos a Cádiz, respecto a la escasez de víveres en que está la escuadra».

El día 30 de julio, por la mañana, fueron Villeneuve y Lauriston a bordo del *Argonauta* a manifestar a Gravina que dada la poca marcha y malas propiedades del navío francés

(1) Oficio de Gravina a Gil y Lemas, fechado en Vigo, a bordo del *Argonauta*, el 28 de julio de 1805 (Arch. Cent. Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar). (Doc. I.)

Atlas, habían resuelto dejarlo en Vigo, proponiéndole que hiciera lo mismo con los españoles *América* y *España,* que sobre encontrarse en igual caso, habían sufrido mucho en su casco y arboladura en el combate del día 22. Accedió el Comandante General español, de la que hubiera dejado también al navío *Terrible,* pero que lo conservaba en la escuadra para no debilitarla demasiado y atendiendo a que este buque navegando a un largo y de bolina, marchaba mejor que los navíos que desglosaba.

El mismo día 30 participó al Baylío Gil y Lemus que había cumplido el acuerdo de la Junta del día 28, en lo referente a dejar en tierra a los enfermos de su escuadra (2).

También hace saber el 30 al Baylío Gil y Lemus que se está haciendo la liquidación de la presa de la fragata mercante *Minerva,* que fué represada por las fuerzas combinadas; y que se efectuaba según el Reglamento de Presas francés, ya que fueron las fragatas francesas quienes represaron al mercante, y en atención, además, a ser mayor el número de navíos franceses que el de los españoles en la composición de la escuadra (3).

Dió la vela para El Ferrol el 31 al mediodía, con viento fresco del NNW., y toda la noche navegó costeando, en zafarrancho de combate, previendo un nuevo encuentro con el enemigo. Transcurrió sin novedad, y lo mismo la mañana del siguiente, 1.° de agosto. Al mediodía, encontrábase la escuadra

(2) Oficio, núm. 60, de Gravina al Baylío Gil y Lemus, fechado a bordo del *Argonauta,* al ancla en el puerto de Vigo, el día 30 de julio de 1805 (Archivo Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Inserto en el Apéndice, doc. II.)

Oficio de Gravina a Gil y Lemus, núm. 58, fechado en Vigo, a bordo del Argonauta, el 30 de julio de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar).

(3) Oficio de Gravina al Baylío Gil y Lemus, núm. 57, fechado en Vigo, a 30 de julio de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expediente relativo al combate de Trafalgar).

unida, y a las cuatro de la tarde, se marcó el cabo Finisterre, al N. 41° E., a la distancia de nueve millas, marcándosele al E. a las siete de la tarde.

Temiéndose que la escuadra enemiga se encontrase sobre El Ferrol, con objeto de impedir la entrada de la combinada y su unión con las fuerzas en rada, se navegó también toda la noche con las luces apagadas y en disposición para el combate.

Al salir el sol no se descubrió buque alguno frente al Ferrol, y los españoles se dispusieron a dar fondo, haciéndolo a las nueve de la mañana el *Argonauta y* el *Terrible.* Los franceses, por su parte, en vez de seguir las aguas de la División española, se dirigieron a La Coruña, a consecuencia de órdenes de su Gobierno recibidas desde dicho puerto.

Una vez en El Ferrol, se dispuso Gravina a utilizar los medios que el Departamento le brindaba para mejorar el estado de su escuadra. Comenzó por mandar al Arsenal su propio buque insignia, el *Argonauta,* para reparar las averías que le causó el abordaje con el *Formidable* durante la travesía a las Antillas y las producidas en el combate del día 22. Pero como precisaba estar dispuesto a salir en el momento oportuno, dió órdenes para que el buque estuviese listo en cinco días, que fué el mínimo que consideró necesario para que la escuadra francesa se repostase de víveres y agua.

Simultáneamente con la entrada en el Arsenal del *Argonauta,* dispuso Gravina que lo hiciera el *San Julián,* para que con su tripulación se habilitase el *San Ildefonso.* Motivaba esta medida el ser el *San Julián* de idénticas condiciones y poco andar que los navíos *España, América y Atlas* dejados en Vigo, mientras que el *San Fulgencio* reunía excelentes cualidades de «marcha, docilidad en el gobierno y fuerza verdadera».

Explicaba además Gravina su determinación diciendo: «Acaso no hubiéramos podido realizar la atrevida derrota que emprendimos desde Vigo con toda fuerza de velas y cosidos a la costa, si no hubiéramos tomado el partido de dejar en aquel puerto los tres navíos que por su poco andar y mal gobierno hubieran comprometido desventajosa e indefectiblemente a estas fuerzas».

El día 7 previno en Orden General a los Comandantes de los buques de su escuadra que le pasasen relación de los individuos a bordo útiles para el servicio, y otra relativa a las bajas que tenían que cubrir.

Al llegar las fuerzas navales españolas al Ferrol encontrábase gravemente enfermo el Contralmirante Coudron, que mandaba la división francesa surta en aquel puerto, por lo que de orden de Villeneuve tomó su mando el también Contralmirante Dumanoir. Componíanse sus fuerzas de los navíos de 74 cañones *Heros, Dugattrouin, Reductable, Fougueux y Argonaute,* mientras que las de Gravina estaban integradas por el *Argonauta y* el *Terrible,* llegados con él del crucero a las Antillas, y de los navíos que a las órdenes del también Teniente General D. Domingo de Grandalláns, había en el Departamento, y que eran el *Príncipe de Asturias,* que arbolaba éste su insignia; el *Neptuno, San Juan Nepomuceno, San Francisco de Asís, San Agustín, Monarca, Terrible y San Ildefonso,* con la fragata *Flora y* el bergantín *Mercurio.*

Manifestaba Gravina a Gil y Lemus (4) que había recibido orden de Villeneuve de activar los preparativos, para salir con la primera oportunidad del viento y dirigirse a fondear a la ría de Arés, con objeto de facilitar la reunión con

(4) Oficios de Gravina a Gil y Lemus, Ferrol, a bordo del *Argonauta*, día 10 de agosto de 1805 (Arch. Cent. Min. Marina, Sec. Histórica, expedientes acerca de Trafalgar).

él; a lo que había respondido el Jefe español que se pondría a la vela «en el momento que lo verificasen los franceses».

En efecto, a las doce del mismo día en que Gravina escribía a Gil y Lemus, zarparon las fuerzas fondeadas en El Ferrol, menos los navíos *Monarca, Terrible y San Ildefonso, y* por soplar durante los dos días siguientes viento W. flojo, no pudieron realizar su salida hasta el 13, en que reunidos al resto de la combinada, dió ésta la vela de la ría de Arés a las nueve de la mañana, con viento NNE., proa NW., un cuarto W. A mediodía la situación de la escuadra era 43° 30' de latitud N., y 2° 18' de longitud W. de Cádiz (5).

Nevegaba la combinada en una línea de combate compuesta de tres escuadras y una de observación. Formando la vanguardia la segunda escuadra, compuesta de los navíos *Pluton (f.), Neptuno, Fougueux (f.), Argonauta* (insignia español), *Scipion (f.), Intrepide (f.),* con la fragata *Rhin (f.)* y la corbeta *Mercurio.*

El centro lo constituía la primera escuadra, en la que se alineaban los navíos *Redeutable (f.), Asís, Heros (f.), Bucentaure* (insignia de Villeneuve), *y Neptune (f.),* con las fragatas *Sirene y Hortense* y el bergantín *Observateur,* los tres franceses.

En retaguardia figuraba la tercera escuadra, que alineaba los navíos *Mont-Blanc (f.), Terrible, Formidable, Dugay-Trouin (f.), Incomptable (f.) y Montañés, y* llevaba consigo a las fragatas *Corneile y Themis,* con el bergantín *Observateur.*

Respecto a la escuadra de observación, la constituían dos divisiones. La primera estaba integrada por los navíos *Nepomuceno*

(5) Los datos referentes a la navegación de la combinada desde que fondea en Vigo hasta que lo hace en Cádiz están sacados del extracto del Diario de Navegación de D. Antonio de Escaño, que VARGAS PONCE copió en su *Elogio* y que QUADRADO DE ROÓ publicó en el suyo. (Doc. I.)

Berwick (f), *Príncipe, Achille* (f.), *Fulgencio* y *Argonaute* (f.), con la fragata española *Flora* y el bergantín francés *Argus.*

En la segunda división formaban los navíos *Agustín*, *Algeciras* (f.), *Aigle* (f.), *Swift-Sure* (f.), y *San Ildefonso*; y quedaban afectas a ella las fragatas francesas *Didon* y *Hermione* (6).

A las seis de la tarde se señaló una vela al NNE., y poco después se hizo señal de zafarrancho de combate, disponiéndose que el navío *Algeciras* diera caza al buque avistado. Resultó ser éste una fragata enemiga, que tras hacer señales de reconocimiento, tomó la misma vuelta que la escuadra hispano-francesa, como a una legua de distancia a barlovento suyo.

En esta disposición llegó la noche, y a las once viró toda la escuadra en redondo, tomando la vuelta del NNW. con viento NE.

Pasó la noche sin novedad, y al amanecer volvió a verse la fragata enemiga que observó a la flota la tarde anterior.

A las siete de la mañana indicó el *San Francisco de Asís* que tenía avería en el mastelero de gavia; pero siendo remediable en la mar, emprendió inmediatamente la reparación, arbolando otro.

La situación observada al mediodía era, latitud 43° 31' N., y 2° 3' de longitud W. de Cádiz.

(6) Según una línea de batalla firmada por Escaño en Ferrol el 7 de agosto de 1805. La publica MARLIANI *(El Combate de Trafalgar. Vindicación...,* páginas 352 y 353) y de él la toma D. Pelayo ALCALÁ GALIANO, op. Cit., t. II, págs. 502-503. En la actualidad no se halla en el Archivo Central de Marina.

MARLIANI publica también un fragmento de un oficio de Gravina, fechado en Ferrol, a 7 de agosto, en el que manifiesta que en una conferencia con Villeneuve acordaron la línea de batalla, en la que venían interpolados los navíos de las dos naciones, «con objeto —dice— de que en caso de encuentro con fuerzas enemigas, y que éstas intenten dirigir sus esfuerzos y principal ataque contra la vanguardia, centro o retaguardia, tengan unos y otros la satisfacción de entrar en combate». (MARLIANI, op. Cit. págs. 351-2.)

Desde el 14 al 19 de agosto no tuvo la escuadra novedades dignas de mención, salvo el apresamiento de un mercante enemigo, al que se incendió. Siguió la derrota costeando Galicia y Portugal; y se dió caza a todas las embarcaciones avistadas.

El 19 se hallaba ya en las proximidades de Cádiz, y desde el mediodía al anochecer se navegó, con las fuerzas bien unidas, con viento de WSW., bonancible y mar llana; se reconocieron varias embarcaciones.

Al salir el sol el día 20 se observaron muy distantes a vanguardia navíos enemigos. Era la escuadra de Collingwood, que bloqueaba Cádiz, compuesta de cuatro navíos de línea, a la que dieron caza el *Aquiles* y el *Algeciras,* con las fragatas.

Se retiraron los buques británicos, tomando la vuelta del Estrecho, y las fuerzas destacadas abandonaron la caza para incorporarse al resto de la escuadra, que ya estaba en la boca del puerto de Cádiz. Se fondeó en él por la tarde, y el *Argonauta* lo hizo entre los castillejos de Puntal y Matagorda.

Dentro de la bahía se encontraban los navíos *Bahama, Santísima Trinidad, San Leandro y Castilla;* y en el Arsenal, el *Santa Ana,* el *Rayo* y el *San Justo.*

Estos buques, que habían estado durante la ausencia de Gravina bajo el mando interino del Teniente General D. Ignacio María de Alava, segundo Jefe de su escuadra (7), completaron, salvo el *Castilla,* que quedó en el puerto, la escuadra que en aguas del cabo de Trafalgar escribió la dura y gloriosa página del 21 de octubre.

(7) Su nombramiento de Jefe interino de las fuerzas del Departamento de Cádiz le fué comunicado el 15 de abril de 1805. (A. GALIANO, op. cit., t. II, pág. 513.)

APENDICE

I

Vigo, 28 de julio de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus.

«Excmo. Sr.: En una Junta de los Generales de estas fuerzas combinadas que se ha celebrado en la mañana de este día a bordo del navío *Bucentaure,* se ha acordado que inmediatamente se tomen las más estrechas medidas para proveer de agua esta escuadra, con preferencia a aquellos buques franceses que se encuentran más escasos, y que se pongan los enfermos en tierra, privándolos de toda comunicación con los del pueblo, a cuyo efecto se formará un pequeño campamento que cele y vigile para que nadie contravenga estas disposiciones, pues aunque las calenturas de que adolecen los enfermos no presentan ningún carácter ni síntoma de las conocidas con la denominación de fiebre amarilla, ha parecido, no obstante, necesaria ésta y todas las demás precauciones para la tranquilidad del país; evacuadas todas estas diligencias, se ha determinado salir inmediatamente al mar e intentar nuevos esfuerzos para la incorporación de las fuerzas navales del Ferrol, a donde con esta fecha, y por extraordinario, se les avisa para que estén listas a dar la vela en el momento que esta escuadra se presente sobre las aguas de aquel Departamento: si se verificase, y los tiempos lo permitiesen, se emprenderá la derrota para Brest; pero si los vientos se obstinan por el primer cuadrante, en este último caso será preciso dirigirnos a Cádiz, respecto a la escasez de víveres en que está la escuadra. — Todo lo que pongo en noticia de V. E., esperando merezca la Real Aprobación de S. M. — Dios, etc. — Navío *Argonauta,* en la ría de Vigo, a 28 de julio de 1805. — Excmo. Sr. — *Federico Gravina.* — Excmo. Sr. Baylío D. Francisco Gil y Lemus.»

II

Vigo, 30 de julio de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. Núm. 60. = «Excelentísimo Sr.: En la mañana de hoy ha venido a mi bordo el Almirante Villeneuf y el Teniente General Lauriston, para informarme de la resolución

que habían tomado de dejar en este puerto el navío *Atlas,* por su poco andar y malas propiedades y a proponerme también que respecto a que se hallan en iguales casos el *América y España,* a que se añade lo mucho que han sufrido en sus cascos y arboladuras en el combate del 22, como verá V. E. por la nota de las averías que incluyó con esta fecha, sea útil el que tomase yo este mismo partido con estos buques, que de continuar en el destino de la escuadra pueden comprometerla en una acción desventajosa; he accedido a su propuesta; y haría lo mismo con el *Terrible,* si no hubiera observado que en las posiciones de en popa y a un largo tiene algunas pequeñas ventajas sobre los mencionados buques, y por no desmembrar tanto estas fuerzas. = Es bien conocido en la Armada que los navíos de construcción inglesa no pueden conservarse con los de construcción francesa cuando se trata de ceñir el viento y hay gruesa mar; en esta campaña se ha demostrado patentemente esta verdad, pues en diferentes ocasiones se ha visto precisada la escuadra arribar sobre ellos, perdiendo lo que había ganado en sus bordadas, por no exponerlos a que fuesen cortados en una repentina aparición de fuerzas enemigas. =Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Argonauta,* a el ancla en el puerto de Vigo, a 30 de julio de 1805. — Excmo. Sr. = *Federico Gravina* (rubricado). = Excelentísimo Sr. Fray D. Francisco Gil y Lemus.»

III

Ferrol, 3 de agosto de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. Núm. 64. = «Excmo. señor: Para reparar los daños de un balazo que en la acción del 22 recibimos en el codarte y la grande avería que nos causó otro que dió en el aparejo mismo en que habíamos hecho firme las trincas y barbiquejos, para seguridad del bauprés, de resultas de nuestro abordaje con el *Formidable,* de que di cuenta a V. E. desde Fuerte Real, en la Martinica, se hace preciso que este navío entre inmediatamente en el Arsenal, como también para sacar su palo de mesana, que lo tiene atravesado de otro balazo, y al efecto he expedido las órdenes y oficios correspondientes, previniendo y encargando mucho al Comandante de Ingenieros de este Departamento que no abra ni emprenda en este buque más obras que ésta, y la que se pueda terminar en el tiempo preciso y limitado de cinco días, que es lo menos que conceptúo necesitará la Escuadra francesa para repostar sus buques de víveres y aguada. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Argonauta,* a el ancla en el puerto del Ferrol, a 3 de agosto de 1805. = Excmo. Sr. = *Federico Gravina* (rubricado). = Excmo. Sr. B.° Francisco Gil y Lemus.»

IV

Ferrol, 3 de agosto de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. Núm. 65. = «Excelentísimo señor: Como el navío *San Julián,* por sus conocidas malas propiedades y poco andar, se halla en el mismo caso que la *España, América y* el *Atlas* francés, que dejamos en Vigo, he dispuesto, de acuerdo con el Almirante Villeneuf, que me ha vuelto a hacer presente que de ningún modo nos convenía aumentar aparentemente estas fuerzas con un buque que podía comprometer a cada instante, el que entre en el Arsenal, para que con su tripulación se pueda habilitar, sin pérdida de momento, el *Ildefonso,* cuya incorporación nos es más ventajosa e importante, por las excelentes cualidades que reúne de marcha, docilidad en el gobierno y fuerza verdadera; debiendo hacer presente a V. E. con este motivo, que acaso no hubiéramos podido realizar la atrevida derrota que emprendimos desde Vigo con toda fuerza de vela y cosidos a la costa si no hubiéramos tomado el partido de dejar en aquel puerto los tres navíos, que por su poco andar y mal gobierno hubieran comprometido desventajosa e indefectiblemente estas fuerzas, empeñándolas con las británicas del Almirante Calder, que cruzan sobre las inmediaciones de estas aguas. Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Argonauta,* a el ancla en el puerto del Ferrol, 3 de agosto de 1805. = Excmo. Sr. = *Federico Gravina* (rubricado). Excmo. Sr. Baylío D. Francisco Gil y Lemus.»

V

DIARIO DE MAYORÍA, de D. Antonio de Escaño

Día 27 al 28. — En esta tarde fondeamos en Vigo, donde permanecimos hasta el día 31 de julio, reparando la escuadra y habilitándola de lo más preciso. Se desarmaron el navío *Atlante* francés, el *América y España* españoles, *y* la fragata *Sirene* francesa, para habilitar los demás buques y reemplazar su falta de gente.

Día 31 de julio al 1.° de agosto. — A mediodía estaba el tiempo claro, viento fresquito del NNO., y la escuadra saliendo para fuera del puerto. Navegamos toda la noche costeando, hechos los zafarranchos y preparados para combatir**.** En la mañana no hubo novedad**.**

Día 1 al 2. — A mediodía estaba la escuadra unida; a las cuatro se marcó el cabo Finisterre al N. 41° E., distancia nueve millas.

A las siete de la tarde se marcaba al E. Toda la noche navegamos en la mayor unión, sin luces y prontos para batirnos, pues se temía que los enemigos estuviesen sobre el Ferrol para impedirnos la incorporación con la escuadra que estaba en este Departamento.

Al salir el sol no se descubrió buque alguno. Nos preparamos a dar fondo, y este navío y el *Terrible* lo verificamos a las nueve de la mañana. Los franceses debieron seguir nuestras aguas, pero de resultas de órdenes recibidas desde la Coruña, dadas por su Gobierno, se fueron a este puerto. El *Argonauta* entró en el Arsenal el día 4, mudó el palo de mesana y el bauprés, reparó la avería del codaste, y el día 7 ya estaba en franquía para salir con la escuadra del Ferrol a incorporarse con la francesa.

Días del 10 al 13. — A las doce y media salieron de la ría del Ferrol nueve navíos, una fragata y una corbeta españoles, con cinco navíos franceses, que se hallaban en el puerto. Salió también la escuadra francesa que estaba en La Coruña, y nos reunimos todos en la ría de Arés, de donde salimos para Cádiz el día 13, resultando la fuerza de toda la escuadra en veintinueve navíos, ocho fragatas, una corbeta y dos bergantines, de los que eran españoles once navíos, una fragata y una corbeta.

El 13 por la mañana dimos la vela en la ría de Arés a las nueve de ella, viento NNE., proa NO. 1/4 N. A las doce se observó en la latitud 43° 30', estando en la longitud de 2° 12'.

Día 13 al 14. — A las seis se señaló una vela al NNE.; poco después se hizo la de zafarrancho, y que el navío *Algeciras* diera caza, y a las siete *y* media que la diera también la escuadra española, y por último toda la armada. El buque avistado era una fragata enemiga, que hizo señales de reconocimiento, y se puso en la misma vuelta como una legua a barlovento. A las once viró en redondo toda la escuadra, tomando la vuelta del NNO. con viento NE. Al amanecer se volvió a ver la fragata. A las siete indicó el *Asís* avería en el mastelero de gavia, remediable en la mar, y emprendió la faena de arbolar otro. Al mediodía se observó en la latitud de 43° 31', estando en la longitud de 2° 3'.

Días 14 y 19. — En estos días no ocurrió más novedad que el apresamiento de un buque mercante, al que se pegó fuego. Se dió caza a todas las embarcaciones que se avistaban, y seguimos nuestra derrota costeando el reino de Galicia y el de Portugal.

Día 19 al 20. — Desde el mediodía hasta el anochecer seguimos en buena unión, con viento del OSO. bonancible y mar llana. Se reconocieron varias embarcaciones: una dió noticia de que sobre Cádiz había un navío de tres puentes enemigo, otro sencillo y una fragata; y que en la boca del Estrecho estaban dos navíos portugueses.

Durante la noche no hubo novedad; y amaneció la escuadra unida, con viento bonancible. Al salir el sol se observaron muy distantes cinco navíos enemigos, a los que dió caza la escuadra de reserva (los navíos *Aquiles, Algeciras y* las fragatas).

Los enemigos nos evitaron tomando la vuelta del Estrecho, y dejamos la caza por no embocar, dirigiéndonos a incorporarnos con la armada, que estaba a la boca de Cádiz. Toda ella entró en el puerto en el curso de la tarde, y el navío *Argonauta* lo verificó dando fondo entre los castillejos de Puntal y Matagorda. Dentro de la bahía estaban prontos para dar la vela los navíos *Bahama, Trinidad, Castilla y San Leandro.* En el Arsenal, sin gente, *Santa Ana, Rayo y Justo.* Fuera del puerto, sin saberse su paradero, el *Glorioso* (*).

(*) Recogido por VARGAS PONCE, y publicado por QUADRADO DE ROÓ, op. cit., páginas 137 a 139.

X

GRAVINA y Villeneuve, al frente de las fuerzas combinadas, se encuentran en Cádiz, y una serie de circunstancias van a desencadenar los acontecimientos en forma que se avecina el final.

El encierro en Cádiz consuma el definitivo fracaso de la maniobra concebida por Napoleón. Sólo una victoria decisiva al romper el bloqueo puede dar el dominio del mar; pero este dominio, total o mediatizado, ya no podrá servir al plan concebido, y sólo sería útil para la realización de un plan de fortuna que se encaminase a aprovechar de alguna manera los efectivos reunidos. Se han perdido unas oportunidades únicas, de manera que por el momento es inútil pensar en las operaciones contra las Islas Británicas.

Esta consideración forzará el ánimo siempre vacilante de Villeneuve, y le dispondrá para las más desesperadas determinaciones. Obligado por las directrices que su Emperador ha dado a la campaña, piensa en el fracaso de la complicada concepción estratégica cuya realización se le ha confiado, y desde entonces piensa únicamente en salvar su honor. Las disposiciones contenidas en las comunicaciones napoleónicas, acentúan la depresión de su ánimo, y el conocimiento de su sustitución en el Mando por Rosilly, viene a colmar su desesperación. El pensamiento de que, en pleno fracaso, va a ser

sustituido por otro Jefe, le hace olvidar que en Cádiz se encuentra la escuadra aliada en muy aceptables condiciones de seguridad para esperar la iniciación de una nueva campaña mientras perfecciona su estado militar y marinero aprovechando los recursos del Arsenal, le ofusca, y este pensamiento le lanza a una acción desesperada que nada justifica.

Desde que el 21 de agosto entró la escuadra combinada en la bahía de Cádiz, se atendió tanto a las reparaciones materiales y repuesto de víveres necesarios, como a mejorar la instrucción de las tripulaciones y guarniciones en los ejercicios militares y marineros.

Se mandó también aprontar una fuerza respetable de barcos cañoneros, lanchas, obuseras y bombarderas, faluchos, botes y barcas que pudieran voltejar en malos tiempos, para contribuir a la defensa de la plaza y de la escuadra. Esta disposición era tanto más urgente, porque se tenían noticias de que lord Nelson reunía brulotes y bombardas a su escuadra, que ya bloqueaba a Cádiz. A mayor abundamiento, los buques propios estaban fondeados fuera del tiro de la plaza, por lo que se trató también de colocarlos en forma que los navíos acoderados pudieran defenderse de los enemigos, que con vientos que les permitieran, volver a salir, intentaran atacarlos, en sus fondeaderos (1).

Nuevamente aparece el recuerdo de las acciones de Nelson en Aboukir y Copenhague y el de las fracasadas intentonas contra Cádiz. Este recuerdo de las audaces operaciones nelsonianas recomendó tomar las más cuidadosas medidas de seguridad.

Las informaciones acerca de un supuesto ataque de Nelson

(1) Carta de D. Antonio de Escaño a D. Enrique Mac-Dónell, Comandante del navío *Rayo,* inserta en el *Elogio de Escaño,* por VARGAS PONCE, y publicada por QUADRADO DE ROÓ.

a las fuerzas fondeadas en el puerto llegan de nuevo, repitiendo las que ya recibió Gravina en Cádiz antes de su unión con Villeneuve, y las que, por cuatro conductos, para mayor seguridad, remitió Campo Alange desde Lisboa, comunicando a Ceballos, al Príncipe de la Paz, a Gravina en Vigo y a Alava en Cádiz, que se había despachado desde dicho puerto a Nelson una fragata con la orden de atacar a la combinada en su fondeadero.

Ahora no se habla solamente de Nelson, sino que aparece el nombre de un nuevo Jefe destinado a colaborar en la expugnación del puerto y destrucción de la escuadra. Se trata de Sidney Smith, que gozaba fama de audaz y arrojado, como lo revela la siguiente carta de Campo Alange a Gravina, fechada en Lisboa a 25 de septiembre de 1805 (2):

«No debo omitir a V. E. una especie que acaba de comunicarme este Embajador de Francia, pues, aunque no es seguro, es de una naturaleza importantísima. Parece que Sitney (sic) Smith está nombrado para mandar en segundo la escuadra que bloquea ese puerto, y se añade que como a hombre arrojado y emprendedor, se le ha dado la comisión de bombardear ese puerto. Esta noticia se ha dado con aire de gran misterio y muy en confianza a este Embajador de Francia, que me la ha comunicado a mí; no parece se tenga de ella aquella certeza que pudiera caracterizarla de segura; pero como al fin se dice, y la cosa es de tanta consecuencia como importante su conocimiento anticipado para no ser cogidos al improviso, tanto más que si Sitney Smith viniese delante de Cádiz, V. E. sabe bien su arrojo capaz de intentar quemar o destruir de cualquier modo, si le fuera posible, nuestra

(2) Carta de Campo Alange a Gravina, fechada en Lisboa, a 15 de septiembre de 1805 (minuta). (Arch. Hist. Nacional, Sec. de Estado, leg. 4.485.)

escuadra, no he dudado un momento en despachar a V. E. un alcance con ella, para su debida inteligencia y gobierno.»

Dos días después el Embajador escribía nuevamente a Gravina, rectificando la información anterior, ya que «las noticias públicas anuncian que sir Sitney Smith permanece delante de Bolonia (Boulogne), ocupado en el proyecto de una construcción de barcos destinados acaso a incendiar o molestar de un modo nuevo aquella flotilla», por lo que «no será cierto el anuncio de su venida delante de Cádiz» (3).

Las noticias de Portugal descartaban por el momento la venida de Smith a las aguas gaditanas, pero la obsesión de las operaciones de ataque a las fuerzas aliadas en sus fondeaderos, ya fuera en un sitio o en otro, continuaba pesando en el ánimo de los observadores.

Gravina debió recibir casi simultáneamente los informes de la venida de Smith y su rectificación, y, siempre político, contestaba al Embajador con una cortesía no exenta de un leve tinte de ironía (4):

«Exmo. Sr.: = Muy señor mío: Agradezco infinito y quedo sumamente reconocido a las noticias que por extraordinario se sirve V. E. comunicarme en sus oficios del 25 y 27 del próximo pasado relativas a proyectos hostiles con que parece que los enemigos intentan amenazar este puerto y la escuadra combinada surta en él; de todas ellas he dado conocimiento al Almirante Villeneuve y demás Jefes de las escuadras, y en su vista estoy tomando cuantas medidas de precaución y seguridad me han parecido precisas y necesarias para ver si con ellas puedo eludir el proyecto de incendio y bombardeo del puerto y escuadra, por las ventajas y facilidad que

(3) Carta de Campo Alange a Gravina, de 27 de septiembre de 1805 (Archivo Histórico Nacional, Sec. Estado, leg. 4.485).

(4) Archivo Histórico Nacional, Sección de Estado, leg. 4.485.

les proporciona para ello la anchura de la boca de esta bahía… Espero que V. E. me continuará con el celo e interés que hasta aquí estos avisos que tanto interesan al mejor servicio de S. M.; reitero pues a V. E. mis más expresivas gracias y apetezco en el alma se me presente una ocasión de poder complacer a V. E., cuya vida ruego al Cielo guarde muchos años. —Navío *Príncipe de Asturias,* a el ancla en la bahía de Cádiz, a 2 de octubre de 1805. —Excmo. Sr. B. L. M. de V. E., su más at.° y sg.° servidor, *Federico Gravina*. »

Las medidas para prevenir a la escuadra de un ataque en su fondeadero, llevado a cabo por las fuerzas británicas, a que alude Gravina en su carta a Campo Alange, fueron motivadas más que por las vagas informaciones contradictorias del Embajador, por el hecho, considerado como sospechoso, de que la escuadra inglesa, recientemente reforzada con tres navíos, desapareciese fuera de la vista de las torres de vigía de la plaza, lo que hacía presumir al Mando que su desaparición obedeciese a la preparación de un ataque por sorpresa a las fuerzas ancladas en el surgidero de Cádiz; y en este sentido ofició Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus el día 1.° de octubre (5).

No obstante, en la carta citada de Campo Alange del 27 de septiembre, ya se contienen noticias de mayor verosimilitud y que encierran idea de un peligro más real. Un sujeto de Lisboa había recibido una carta de un su amigo, Oficial de Marina, Comandante de una bombarda inglesa, quien confirmaba la noticia de la venida de Nelson, y añadía que en llegando delante de Cádiz, bien pronto se oiría hablar de él.

(5) Oficio de Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, fechado en el navío *Príncipe de Asturias,* al ancla en la bahía de Cádiz, el día 1.º de octubre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, combate de Trafalgar). (Documento I.)

«Se pretende —comentaba Campo Alange— que este preñado anuncio hace alusión al proyecto de incendio o bombardeo de esa escuadra, buscando para ello el lado menos defendido».

La idea del peligro de una intentona para incendiar a la escuadra, la acrecía el hecho de que se sabía con toda certeza, según afirma Alange a Gravina, que la fragata inglesa *Eurialus* llevaba debajo de los fogones una pieza dispuesta para poder enrojecer balas, siendo de sospechar que los demás buques ingleses la llevasen también (6), puesto que anteriormente se había tenido informaciones en igual sentido, como la que en 20 de abril había enviado el Embajador de España en Lisboa a Gravina, relativa a llevar idéntico dispositivo la fragata de guerra inglesa que apresó al mercante español en que viajaba de La Habana a Buenos Aires el Mariscal de Campo, Virrey del Perú, D. José Fernando Abascal.

(6) Cartas citadas de Campo Alange a Gravina de 25 y 27 de septiembre de 1805.

APENDICE

I

Cádiz, 1 de octubre de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. Núm. 108.

«Excmo. Sr.: = C. = Con la incorporación de los tres navíos con que en la tarde del sábado último ha sido reforzada la Escuadra británica que cruza sobre estas inmediaciones, se compone de treinta y un navíos, entre ellos ocho de tres puentes, y dieciséis fragatas, con algunos buques menores, sin contar las demás fuerzas que tienen en el surgidero de Gibraltar, y como hace dos días que no se han visto desde la Torre de Vigía de esta plaza, es de recelar que esta ocultación sea efecto de algún ataque que pueden meditar contra este puerto y las fuerzas combinadas surtas en él; lo que participo a V. E. para conocimiento de Su Majestad. Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío Príncipe de Asturias, al ancla en la bahía de Cádiz, a 1.° de octubre de 1805. = C. = Excelentísimo señor. — Federico Gravina. = Excmo. Sr. Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus.»

Al margen dice lo siguiente: «Para la Historia.»

XI

MIENTRAS la escuadra combinada se hallaba fondeada en Cádiz, atendía el Comandante General español a mantener sus navíos en el mejor estado militar y marinero posible, aumentando la eficacia de las fuerzas de su mando con los medios que tenía a su alcance, y sustituyendo las unidades defectuosas por otras susceptibles de dar mejor rendimiento, en beneficio del conjunto de la escuadra.

Ya en la navegación de la Martinica a las costas de España comenzó a hacer agua el navío *Terrible,* mandado por el Brigadier D. Francisco Vázquez de Mondragón, y en la corta campaña de mar desde Galicia a Cádiz aumentó este defecto, hasta llegar a hacer media pulgada por hora; por lo que Gravina consideró necesario que entrara en dique para reparación, atendiendo además a que su poco andar, particularmente de bolina, entorpecía al resto de la escuadra.

Su tripulación y guarnición se transbordaron al *Rayo,* ya enteramente listo, y cuya salida del Arsenal se dispuso para el caso; navío que añadía, por otra parte, la ventaja del aumento de potencia que por ser de tres puentes aportaba a la escuadra. De estas medidas dió cuenta Gravina al Baylío Gil y Lemus el 27 de agosto, a los seis días de haber fondeado en Cádiz.

Con la mayor rapidez que los medios con que se contaba

permitían, se llevó a cabo la habilitación y armamento de este navío, que el 2 de septiembre estaba fuera de balandras y el 13 del mismo mes se franqueó y bajó a bahía, falto sólo para quedar listo del tesado de sus jarcias y aseo interior (1).

También se puso en servicio el *San Justo,* con el que Gravina sustituyó al *San Fulgencio y* completó las tripulaciones de los navíos nuevamente armados con las que quedaron libres desarmando la fragata *Flora y* la corbeta *Mercurio (2).*

Al mismo tiempo que la habilitación del *Rayo,* ordenó Gravina hacer lo mismo con el *Santa Ana,* pues aunque su revestimiento de cobre era viejo, como estaba limpio y pasado por los cilindros le permitía mantener un buen andar, sobre todo en las primeras salidas, dándole como dotación la gente procedente del desarme del *San Fulgencio.*

El día 13 de septiembre salió el *Santa Ana* del Arsenal para montarle la artillería, pero a causa del mal tiempo no pudo comenzarse la operación hasta el día 20, embarcándosele además los víveres, aguada y pertrechos necesarios (3).

Con la posible actividad se realizaron las operaciones necesarias para que los tres navíos que se incorporaban a la escuadra estuviesen perfectamente ultimados en sus preparativos el día en que ésta diera la vela. La suerte quiso que su primera salida después de armados fuese para enfrentarse con el enemigo en el combate del 21 de octubre.

(1) Oficios de Gravina al Baylío Gil y Lemus, de 27 de agosto y 2 y 13 de septiembre (Archivo Central de Marina). (El primero se incluye en el Apéndice, doc. I.)

(2) Oficio de Gravina a Gil y Lemas, núm. 90, fechado a bordo del *Príncipe de Asturias,* el 6 de septiembre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente acerca del combate de Trafalgar). (Inserto en el Apéndice.)

Los datos referentes a la habilitación y armamento del *San Justo,* aparecen en los mismos documentos relativos al *Rayo.*

(3) Oficios de Gravina al Baylío Gil y Lemus, de 27 de agosto y 13 de septiembre, antes citados, y del 20 del mismo mes (Arch. Cent. de Marina, expediente de Trafalgar).

El *Argonauta,* ya reparado en El Ferrol de las averías que le causó el abordaje con el *Formidable y* el fuego enemigo en el combate del 22 de julio, fué no obstante sustituido por el *Príncipe de Asturias* como buque insignia de Gravina, y con objeto de conservar como su Capitán de bandera del Almirante a D. Rafael de Hore, se hizo también cambio en los Comandantes de los navíos, quedando llore en el *Príncipe y* pasando el que era su Comandante, Capitán de Navío D. Antonio Pareja, a mandar el *Argonauta,* donde arboló su insignia el Jefe de Escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros (4).

El que Gravina arbolase su insignia en el *Príncipe de Asturias* resultaba plenamente justificado, dada la diferencia de las fuerzas respectivas de los dos navíos, ya que el *Argonauta* no montaba más de 86 cañones, por 114 que constituían la artillería del *Príncipe.* Siendo perfectamente lógico que Grandallana arriase la suya, que arbolaba en dicho navío, puesto que Gravina ostentaba el cargo de Comandante General de la escuadra, ratificado por escrito del Ministro de Marina fechado el 12 de marzo de 1805, en el que además se le confería la facultad de arbolar la insignia de preferencia que determinaba la *Ordenanza Naval* vigente (5).

Hubo indudablemente rozaduras motivadas por Grandallana, quien siendo también Teniente General, no veía con agrado tener que entregar el Mando a Gravina y quedar como subordinado suyo. Y éste, llevado de su delicadeza, rogó al Príncipe de la Paz que aclarase la situación del mando de la escuadra, poniendo a su disposición su destino para que le

(4) De estos cambios dió Gravina cuenta al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus en un oficio fechado a bordo del *Príncipe de Asturias,* a 3 de septiembre de 1805, que se conserva en la Sección Histórica del Archivo Central de Marina, expediente de Trafalgar.

(5) Escrito del Ministro de Marina a Gravina, fechado en Aranjuez, a 12 de marzo de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica). (P. A. GALIANO, obra citada, t. I, págs. 198 y 199.)

relevara de él o se le confirmara. La contestación fué ratificándole en el Mando; y simultáneamente, el 26 de agosto de 1805, se ofició a los Generales Alava y Grandallana, Jefes de las escuadras de Cádiz y Ferrol, respectivamente, diciéndoles que «S. M. había quedado muy satisfecho del desempeño de sus mandos en las escuadras a sus cargos; pero que por su reunión a la de Gravina se reformaba el plan de ellas, constituyendo una sola a las órdenes de este General».

Con esta Real Providencia quedó definitivamente resuelta la cuestión, que careció en adelante de razón de ser, ya que no solamente tenía Gravina insignia de preferencia, calidad inherente a su cargo de Comandante General de la escuadra, sino que contaba con mayor antigüedad en el empleo de Teniente General, pues lo era desde 1793, y Grandallana no llegó a él hasta 1799.

Así quedó resuelto este asunto, que careció de importancia y que ni por un momento rozó el concepto de la disciplina, sin que tuviera ninguna consecuencia en el curso de los acontecimientos militares posteriores.

Su insignificante volumen fué exagerado en las relaciones que enviaba el General Lauriston —el incómodo observador que Napoleón tuvo en la escuadra combinada— al remitir copia de una venenosa y reticente carta que dice escrita por el Príncipe de la Paz a Grandallana, cuyo original o copia españoles no aparecen en ningún archivo ni colección documental, por lo que D. Pelayo ALCALÁ GALIANO, a pesar de sus concienzudas investigaciones sobre Trafalgar, durante una veintena de años tuvo que contentarse con publicar la versión francesa tomada de Lauriston (6).

Al mismo tiempo y con igual fecha que la Real Orden de

(6) El resultado de las investigaciones de ALCALÁ GALIANO sobre el asunto, figura en su citada obra, págs. 629 a 633.

26 de agosto, en que se le confirmaba en el mando de la escuadra como Comandante General, dirige Godoy a Gravina una carta particular, en la que le da las órdenes a que ha de arreglar su conducta. «Reduce pues a lo más preciso —le dice— las altas plazas de los navíos; forma tu Estado Mayor; lleva otro Jefe en segundo, si así lo juzgases conveniente, ya sea por el número de los buques ya por la calidad del servicio a que van destinados; en fin, organiza la escuadra cual debe ser en pie de combate, y pásame el estado de todo, tanto de buques como de tripulaciones; desembarca todo lo que sea del caso, y ponte listo para la salida, *supuesto que el General Villeneuve no tiene hora segura» (7).*

Esta carta de Godoy es de extraordinario interés, por la forma absoluta en que ratifica a Gravina la confianza del Gobierno, y le autoriza a formar su Estado Mayor, y a determinar los Jefes subalternos que han de laborar con él en la forma que le parezca oportuna, lo que se halla en manifiesta contradicción con la carta sospechosamente copiada por Lauriston, en la que dice Godoy, dirigiéndose a Grandallana: «Votre Excellence partirá, non comme second, mais pour prendre le commandement, dans le caz de maladie de 1'amiral Gravina».

La misiva de Godoy a Gravina encierra además una clara alusión al estado de ánimo y a la situación del Almirante francés, por lo visto sobradamente conocidos al decir que «el General Villeneuve no tiene hora segura».

Los escritos de Godoy debieron llegar en corto plazo a manos del Comandante General español, puesto que el 2 de septiembre ya había tomado las primeras disposiciones como consecuencia de las órdenes y autorizaciones recibidas, y daba

(7) Carta de Godoy a Gravina, de 26 de agosto de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica), publicada por ALCALA GALIANO, op. cit., t. H, pág. 661.

cuenta al Gobierno de la marcha de los asuntos, añadiendo: «Consecuente a orden del señor Generalísimo Príncipe de la Paz, su fecha 26 del próximo pasado, he suprimido las Mayorías de las dos Escuadras de los Tenientes Generales don Domingo Grandallana y D. Ignacio María de Alava, igualmente que los Ministerios embarcados en una y otra». No quedaba, pues, divergencia ni dualidad en Alto Mando de los puertos españoles, ejercido plenamente por Gravina (8).

Aprovechando la mejoría del tiempo y que los vientos reinantes a la sazón eran del cuarto cuadrante y más bonancibles que los de los días anteriores, se llevaba a cabo, con gran actividad, el repuesto de los buques en víveres, aguada y efectos de Arsenal.

Con objeto de no agravar innecesariamente a la Real Hacienda con las gratificaciones de mesa y decencia que por *Ordenanza* tenían asignadas, se desembarcaron los Jefes y Oficiales del Ejército que se conceptuaron como innecesarios; y se trabajaba en el arreglo de marinería y tropa que debía quedar destinada en cada buque, para que quedasen en el más perfecto estado militar y marinero (9).

Continuóse la preparación de los navíos que integraban las fuerzas a las órdenes de Gravina después de la incorporación de los que fueron del mando de Grandallana y Alava, y cuando el día 13 de septiembre (10) daba aquél razón del estado de los trabajos de armamento de los navíos *Rayo, San Justo y Santa Ana,* pudo comunicar también que el resto de la escuadra se hallaba habilitada enteramente, y sólo se ocupaba a la sazón de habilitar sus embarcaciones menores y recibir

(8) En el citado oficio a Gil y Lemus, de 2 de septiembre de 1805. (Documento II.)

(9) Ibíd.

(10) Oficio, ya citado, de Gravina a Gil y Lemus, de 13 de septiembre de 1805.

los efectos de Arsenal necesarios para asegurar las arboladuras.

El 24 de septiembre se dirigió (11) el Almirante español al Baylío Gil y Lemus, dándole cuenta del estado del armamento de su escuadra, detallando los bastimentos y aguada embarcados en ella, y exponiéndole la escasa experiencia marinera de parte de las tripulaciones, para las que solicita efectos de vestuario o fondos para ser destinados a este objeto.

También comunica que no hay ya trabajos del ramo de ingenieros que realizar en los buques habilitados, pero que sería conveniente restablecer las dimensiones antiguas de las embarcaciones menores de los buques, pues a los primeros botes de los navíos (de 35 pies según el Reglamento vigente a la sazón) no los consideraba suficientes para servirse en ellos de un obús y para armarlos en guerra en la forma conveniente.

A este escrito le acompañaban un estado de los efectivos de los buques que componían la escuadra y una relación de éstos, con nota de sus Comandantes y Segundos Comandantes. Esta nota de los navíos y sus Jefes no deja de encerrar una fuerte sugestión emotiva. En ella nos aparecen agrupados, por primera vez en la historia de la campaña, los nombres de los marineros que han de enfrentarse con el enemigo el día del combate decisivo, y junto a ellos, los nombres de las unidades que mandaron (12).

Son:

Príncipe de Asturias: Comandante, Brigadier D. Rafael

(11) Oficio de Gravina al Baylío Fray D. Francisco Gil y Lemus, fechado en Cádiz, a bordo del *Príncipe de Asturias,* el 24 de septiembre de 1805. Nota de los Comandantes segundos y estado general de fuerzas de la escuadra, firmados por Escaño el mismo día, que citados en el oficio le acompañan. (Pelayo A. GALIANO, op. Cit., t. II, págs. 668 a 671.)

(12) Ibíd.

Hore; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Tomás Ayalde; Tercer Comandante, Capitán de Fragata D. Ramón Herrera.

Santísima Trinidad: Comandante, Brigadier D. Francisco Xavier Uriarte; Segundo Comandante, Capitán de Navío don Francisco Riquelme; Tercer Comandante, Capitán de Fragata D. José Sartorio.

Santa Ana: Capitán de Navío D. José Gardoqui; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Ignacio Olasta; Tercer Comandante, Capitán de Fragata D. Francisco Millán.

Rayo: Comandante, Brigadier D. Enrique Macdonell; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Pedro de Mesa.

Argonauta: Comandante, Capitán de Navío D. Antonio Pareja; Segundo Comandante, D. Pedro Albarracín.

Neptuno: Comandante, Brigadier D. Cayetano Valdés; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Joaquín Somoza.

San Ildefonso: Comandante, Brigadier D. José de Vargas; Segundo Comandante D. Anselmo Comendio.

Bahama: Comandante, Brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Tomás Ramery.

San Juan Nepomuceno: Comandante, Brigadier D. Cosme Damián de Churruca y Elorza; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Francisco Moyua.

San Agustín: Comandante, Brigadier D. Felipe Xado-Carigal; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. José Brandáriz.

Monarca: Capitán de Navío, D. Teodoro Argumosa; Segundo Comandante, Capitán de Navío D. Vicente de Vos.

Montañés: Comandante, Capitán de Navío D. Francisco Alcedo; Segundo Comandante, D. Antonio Castaños.

San Francisco de Asís: Comandante, Capitán de Navío don

Dionisio Alcalá Galiano

Cosme de Churruca

Luis Flores; Segundo Comandante, Teniente de Navío don Pedro Barcastegui.

San Justo: Comandante, Capitán de Navío D. Miguel Gastón; Segundo Comandante, Capitán de Fragata D. Martín Iriarte.

San Leandro: Comandante, Capitán de Navío D. José Quevedo; Segundo Comandante, Capitán de Fragata D. Salvador Meléndez.

El estado de los efectivos de la Escuadra acusaba claramente la falta de personal, sobre todo de artilleros de mar y, menos exagerada, pero sensible, de marineros, grumetes y pajes. Arrojaba la falta de 700 artilleros, 112 marineros, de 174 grumetes y 87 pajes, no obstante figurar en la relación algunos individuos que se hallaban en el hospital. Trescientos ocho marineros, con sus correspondientes Oficiales, se hallaban tripulando fuerzas sutiles de las armadas para seguridad de la Escuadra, quienes en el momento de salir ésta habían de reintegrarse a la misma.

En una nota al final del estado hacía constar Escaño lo mismo que Gravina en su oficio: que la mayor parte de los grumetes y como una cuarta parte de los marineros no habían hecho campaña todavía, siendo muchos de ellos procedentes de levas de gentes de mar hechas por los pueblos de la costa (13). La falta de marinería se procuró suplir embarcando mayor número de individuos de Infantería del que marcaban los Reglamentos vigentes.

Quedó, pues, compuesta la Escuadra del Océano bajo las órdenes de Gravina, de quince navíos, de los cuales solamente uno, el *Argonauta,* había figurado en la expedición a la Martinica. De los demás que hicieron el viaje de ida, el *San Rafael*

(13) Oficio de Gravina a Gil y Lemus, de 6 de septiembre de 1805.

y el *Firme* fueron apresados por las fuerzas británicas en el combate de Finisterre; el *América y* el *España* quedaron en Vigo a causa de sus malas condiciones marineras, y el *Terrible,* por el mismo motivo, acababa de ser desarmado en Cádiz.

La Escuadra con su nueva composición quedó en condiciones de mayor eficacia, y el mejor testimonio de ello nos lo suministra Villeneuve, quien el 2 de septiembre escribe a Decrés: «La escuadra española mejora sensiblemente con el cambio de navíos malos por *otros buenos;* sin embargo, sólo podrá componerse de quince navíos» (14).

(14) *Trafalgar,* por M. DESBRIERE, Apéndices, pág. 81. Cit. por A. GALIANO, op. cit., t. II, pág. 681.

A P E N D I C E

I

Cádiz, 27 de agosto de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. Núm. 78.

«Excmo. Sr.: En nuestra navegación de Martinica a los puertos de España empezó a hacer alguna agua el navío *Terrible,* del mando del Brigadier D. Francisco Velázquez de Mondragón, y ha continuado haciendo hasta una media pulgada por hora en esta corta campaña; necesitando pues entrar en dique para su reconocimiento y atendiendo su poco andar, particularmente de bolina, he creído ventajoso al servicio de S. M. el que transborde su guarnición y tripulación al navío *Rayo,* que está enteramente listo, y a cuyo efecto he dispuesto salga del Arsenal; y considerando el refuerzo que es en nuestra Escuadra un navío de tres puentes, por la escasez que tenemos de ello en caso de encuentro con enemigos; igualmente he dispuesto que salga el *Santa Ana,* pues aunque su cobre es viejo, limpio y pasado por los cilindros como lo está ya, podrá muy bien conservar su andar en las primeras salidas; todo lo que participo a V. E. para noticia de Su Majestad, esperando que una y otra providencia mía merecerá su Real aprobación. Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Argonauta,* a el ancla en la bahía de Cádiz, a 27 de agosto de 1805. = Excmo. Sr. = *Federico Gravina* (rubricado). = Sr. Baylío D. Francisco Gil y Lemus.»

II

Cádiz, 2 de septiembre de 1805.

De Gravina al Baylío Gil y Lemus. Núm. 82.

«Excmo. Sr.: Acaba de avisarme el Almirante Villeneuve que en la mañana de hoy piensa despachar un extraordinario al Embajador de Su Majestad el Emperador de los Franceses en esa Corte, *y* aprovecho esta oportunidad para decir a V. E. que el navío *Rayo* está ya fuera de balandras, continuando con la mayor actividad su total armamento, igualmente que el *San Justo,* y como los franceses tienen dos navíos a la boca del Arsenal con obras de consideración

y que exigen tiempo, me prometo por esta razón que para cuando puedan dar la vela éstas escuadras combinadas podrán verificarlo también aquellos dos navíos.

Como hace días que los vientos son del cuarto cuadrante, más bonancibles y más manejables que lo han sido anteriormente, no se pierde un instante en el reemplazo de los víveres, aguada y efectos del Arsenal, redondeándose todos los buques a proporción de los medios que tenemos.

Consecuente a orden del Sr. Generalísimo Príncipe de la Paz, su fecha 26 del próximo pasado, he suprimido las Mayorías de las dos Escuadras de los Tenientes Generales D. Domingo Grandallana y D. Ignacio María de Alava, igualmente que los Ministerios embarcados en una y en otra; he desembarcado los Jefes y Oficiales del Ejército que conceptúo no son precisos, dejando sólo dos por Compañía, para su gobierno económico y gubernativo, con el objeto de no agravar tanto la Real Hacienda con las gratificaciones de mesa y decencia que les están asignadas por Ordenanza, y muy en breve estará hecho el arreglo de la marinería y tropa que debe destinarse a cada buque, según sus respectivos portes, para que que-den en un buen estado militas y marinero ; concluido que sea este arreglo, pasaré a V. E., para noticia de Su Majestad, los correspondientes estados. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Príncipe de Asturias,* a el ancla en la bahía de Cádiz, a 2 de septiembre de 1805. Excmo. Sr. *Federico Gravina* (rubricado). = Excmo. Sr. Baylío Fr. D. Francisco Gil y Lemus.»

Al margen del anterior escrito, lo que sigue: «Enterado. Dicho en seis de septiembre de ochocientos cinco.»

XII

LAS fuerzas británicas de bloqueo habían visto cambiar profundamente la situación desde la llegada a Cádiz de la escuadra aliada.

A los cuatro navíos de Collingwood, que el 20 de agosto tuvieron que huir ante la caza destacada por la combinada, se unieron el día 22 los cuatro que Bickerton aportaba al levantar el bloqueo de Cartagena; y el día 30, la llegada de Caldes con las 18 unidades de línea agrupadas bajo su insignia, elevó a 26 navíos los efectivos con que contaba Collingwood (1).

Con estas fuerzas estableció el bloqueo, destacando primeramente al Almirante Louis, con un navío de tres puentes, cuatro de dos y varias fragatas, con los que se mantenía a una distancia de cinco a diez millas del puerto, mientras que a unas veinte cruzaba el cuerpo principal.

Pero cuando en la tarde del 28 de septiembre llegó Nelson, con tres navíos Victory, Ajax y Thunderer, de 100 cañones el primero y de 74 los otros dos, al tomar el mando no quiso adoptar el sistema de bloqueo abierto que utilizó para Tolón y que permitió las dos salidas de Villeneuve. Siguió un plan mixto, basado en la siguiente distribución de sus fuerzas.

(1) CASTEX, *Theories Stratégiques,* t. II, pág. 128.

El cuerpo principal a unas 50 millas de Cádiz, acercándose al puerto si soplaba levante.

El Capitán Blackwood, con cinco fragatas, estaría cerca del puerto.

El Capitán Dreff, con cuatro navíos rápidos de 74 cañones, mantendría las comunicaciones entre los dos grupos, conservándose fuera de la vista de tierra.

Esta modalidad presentaba las desventajas del bloqueo cerrado, puesto que no podía mantener la flota al anda y, en consecuencia, tenía que destacar navíos continuamente a Gibraltar y a las costas de Africa y Portugal, para refrescar y víveres.

Por otra parte, la escuadra de Cartagena (Salcedo) constituía una seria amenaza para los convoyes británicos en el Mediterráneo y para las fuerzas de Craigh, además de que podía intentar pasar el Estrecho para ganar Cádiz y reunirse con la combinada.

Para prevenir estas contingencias, destacó a Louis al Estrecho, al mando de una división constituida por los navíos *Spencer, Zeaolus, Tiger, Queen y Canopus.*

Esta fuerza se destacó el día 2 de octubre para dar escolta a un convoy que se dirigía a Malta; pero al día siguiente, una corbeta enviada a Louis por Blackwood le comunicó que los enemigos estaban embarcando las tropas, por lo que destacó dos navíos para que siguieran protegiendo al convoy y regresó con el resto de la División al lado de Nelson.

Este, que no creía inminente la salida del enemigo, lo envió a Gibraltar, adonde llegó el día 7; y desde allí fué a Río Martín para hacer víveres.

El 10 de octubre se le unieron el *Belle-Isle y* el *Defante,* y el 13 salió para Inglaterra el *Prince of Wales,* llevando a

Calder, que había sido llamado para responder ante un Consejo de Guerra de su situación en el combate de Finisterre.

El mismo día y el siguiente se agregaron los navíos *Agamenon, Donegal y Africa.* El *Donegal* se separó el día 16 para ir a Gibraltar a sufrir reparaciones.

El 18 de octubre se incorporaba el *Royal Sovereign,* con lo que ascendía a 27 el número de los navíos a las órdenes de Nelson.

El *Royal Sovereign* traía la noticia, de gran importancia, de la inminencia de la guerra en el continente, y como Craigh tenía orden de unirse a los rusos, lo comunicaba a Nelson, con objeto de que protegiese la operación. Estas informaciones dieron a Nelson el convencimiento de la próxima salida de la combinada (2); acertada previsión logística que vuelve a acreditar el fino sentido de Nelson, puesto que ya el 16 de septiembre había dado Napoleón a la escuadra de Cádiz la orden de hacer víveres para dos meses, pasar al Mediterráneo en la primera oportunidad favorable y, después de unirse con la escuadra de Cartagena, seguir para Nápoles, con objeto de hacer el mayor daño posible al enemigo; interceptar el convoy de Craigh si intentaba salir de Malta, y finalmente desembarcar en Nápoles las fuerzas embarcadas, con objeto de reforzar a Saint Cyr, cuya posición en el Sur de Italia era demasiado débil para soportar el ataque combinado de Lacy y las fuerzas que trajera Craigh.

Por otra parte, el mando de Cádiz se hallaba suficientemente al tanto de las variaciones estratégicas esenciales derivadas

(2) Los datos referentes a la concentración de las fuerzas británicas ante Cádiz están tomados de la citada Memoria de fin de curso de la Escuela de Guerra Naval, titulada *Estrategia e Historia 1805,* debida al hoy Capitán de Navío D. Indalecio NÚÑEZ. La misma advertencia hay que hacer respecto a la orden de Napoleón, para la escuadra de Cádiz, de 16 de septiembre de 1805, que se cita a continuación.

de la orientación continental que el Emperador iniciaba en la campaña, no solamente por las comunicaciones oficiales, sino también por sus propios medios de información. El 12 de octubre recibió Gravina una muy valiosa del Embajador en Portugal, comunicándole la existencia de la guerra continental «entre Francia y el Austria y Rusia; de manera que los ingleses han conseguido apartar, o diferir por lo menos, el golpe que les amenazaba, siendo de esperar, como consecuencia natural, que menos distraídos y ocupados en el Canal y sus costas piensen en hacernos una guerra más activa» (3).

En estas palabras acierta Alange a expresar la variación esencial que ha sufrido la situación estratégica. Las fuerzas británicas, que hasta el momento de la concentración de Cádiz habían tenido un papel preventivo y en algunos casos casi estrictamente de información defensiva, se convertían en dueñas de la situación y de la iniciativa y de la maniobra.

Por los papeles públicos ingleses que Campo Alange (4) remitía a Gravina, estaba el Mando de la combinada en conocimiento, por fuente enemiga, de la marcha de la política y de las variaciones estratégicas a que pudiera dar lugar; lo que completaba en lo posible la información propia. Las noticias que le suministraba el Embajador en Portugal y las obtenidas por sus propios medios de información, le tenían al corriente de lo esencial de los movimientos de las fuerzas enemigas de bloqueo.

El mismo día 30 de agosto, en que Calder se unía a Collingwood delante de Cádiz, ya oficiaba Alava a Campo Alange acusándole recibo, en nombre de Gravina, a una comunicación fechada el 25, en que le ponía al corriente del aumento

(3) Campo Alange a Gravina; Lisboa, 12 de octubre de 1805 (Arch. Histórico Nacional, Sec. de Estado, leg. 4.485).

(4) Alava a Campo Alange; Cádiz, 30 de agosto de 1805 (Arch. Hist. Nacional, Sec. de Estado, leg. 4.485).

de fuerzas de la escuadra de Calder y del rumbo que ha tomado (5).

El 12 de septiembre pasaba Alange, por un alcance, nota a Gravina con los efectivos que suponía contaba «la escuadra inglesa que anda en observación de la combinada, reunidos ya los Almirantes Calder, Bikerton, Collingood (sic) y otros más». Según sus noticias, llegaba a reunir treinta y un navíos de línea, de los cuales nueve de tres puentes y ocho de 80 cañones (6).

La llegada de Nelson delante de Cádiz, que se esforzaba en mantener reserva, no se ocultó a los celosos observadores. Alange escribía a Gravina el 20 de octubre «que según comunica el Capitán del último paquete inglés que ha entrado aquí, a los cinco días de su salida de Falmouth avistó cinco navíos con una fragata, y supone viniese en esa división lord Nelson».

Su nota desde Lisboa del 1. ° de octubre es notablemente más precisa. «Se da aquí por seguro haberse visto uno de estos días pasar al Almirante Nelson, *con dos o tres* navíos ingleses, con dirección hacia (sic) Cádiz» (7).

Gravina, por su lado, tampoco se descuida en obtener noticias del enemigo, y el día 1. ° de octubre ya conoce la llegada de los tres navíos de Nelson, y así lo comunica a Gil y Lemus, a quien escribe: «Con la incorporación de los tres navíos con que la tarde del sábado ha sido reforzada la escuadra británica que cruza sobre estas inmediaciones, se compone

(5) Oficios de Campo Alange a Gravina, de 25 y 27 de septiembre y 12 de octubre de 1805 (Arch. Hist. Nacional. Sec. de Estado, leg. 4.485).

(6) Nota de Campo Alange a Gravina, de 12 de septiembre de 1805.

Con la misma fecha, y para mayor seguridad, remitió idéntica nota al Ministro de Estado, Ceballos (ambos documentos, en el Archivo Histórico Nacional, Sección de Estado, leg. 4.485).

(7) Cartas de Campo Alange a Gravina, de 27 de septiembre y 1.º de octubre de 1805 (Arch. Hist. Nacional, Sec. de Estado, leg. 4.485).

de treinta y un navíos, entre ellos ocho de tres puentes, y seis a ocho fragatas, sin contar con algunos buques menores que tienen en el surgidero de Gibraltar; y como hace días que no se han visto desde la torre de vigía de esta plaza, es de recelar que esta ocultación sea efecto de algún ataque que puedan meditar contra este puerto y las fuerzas combinadas surtas en él» (8).

Al día siguiente (2 de octubre) ya se había perfilado la información, y pudo comunicar a Campo Alange en carta que se cruzó con la de éste: «En mi concepto, el lord Nelson llegó aquí en la tarde del sábado, con un navío de tres puentes y dos de 80 (cañones)» (9).

Se completa con la información de los efectivos calculados al enemigo y el conocimiento de sus movimientos, que hacía preciso su sospechosa desaparición. En efecto, el día 4 comunica el Comandante General de las fuerzas españolas en Cádiz al Ministro de Marina que llamados los patrones de pesca «que han entrado la noche próxima pasada, a fin de inquirir de ellos noticias..., José Carenóu, patrón de una enviada, declara que a las ocho de la mañana de ayer, hallándose en su pesquera seis leguas al S. de Ayamonte, perdió de vista a la escuadra inglesa, que hacía rumbo al OSO., ,con viento NW., y que al cuerpo fuerte de ella seguía otra compuesta de cinco navíos y dos fragatas, y el total de las dos era de cuarenta y una embarcaciones de guerra, entre navíos y fragatas, dos corbetas y una balandra... ; y por último que

(8) Oficio de Gravina a Gil y Lemus, fechado en Cádiz, a bordo del *Principe de Asturias, el* 1.º de octubre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre el combate de Trafalgar).

(9) Gravina a Campo Alange, en Cádiz, a 2 de octubre de 1805 (Arch. Histórico Nacional, Estado, leg. 4.485).

entre la referida escuadra no iba ninguna embarcación mercante» (10).

Vemos, pues, al Mando de Cádiz no solamente informado de los efectivos enemigos que tenía delante, sino en posesión de datos que le permitían apreciar con toda claridad la modificación del sistema de bloqueo implantado por Nelson a su llegada.

Noticias posteriores confirmaron la nueva forma en que ejercían su misión las fuerzas enemigas de bloqueo. Según las declaraciones de seis marineros ingleses que el 13 de octubre desertaron de una corbeta británica surta en Gibraltar, el cuerpo fuerte de la escuadra británica cruzaba al W., fuera del alcance de las torres de vigía, y cinco navíos al S., a los cuales se les avistaba con frecuencia, así como a las fragatas y dos buques menores que constantemente estaban sobre la boca del puerto de Cádiz (11).

Este cambio operado en la táctica del bloqueo debió ser debidamente apreciado por Gravina, ya que conocía también la forma en que el enemigo lo practicaba antes de que Nelson llegara y tomase el mando. Ya anteriormente, el 10 de septiembre, había comunicado a Gil y Lemus que la escuadra enemiga se mantenía a la vista de Cádiz con veinticinco navíos de línea, siete de ellos de tres puentes, dos fragatas y un bergantín; que el cuerpo fuerte de la escuadra se mantenía a la distancia de seis a ocho leguas de la costa, y que sólo la vanguardia, compuesta de cinco navíos, se conservaba en las

(10) Oficio de Gravina a Gil y Lemus; Cádiz, 4 de octubre de 1805 (Archivo Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre el combate de Trafalgar).

(11) Oficio de Gravina al Baylío Gil y Lemus; en Cádiz, 18 de octubre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre el combate de Trafalgar).

proximidades, como de dos a tres leguas, navegando sobre diferentes vueltas (12).

El Comandante General español veía claramente la situación táctica, puesto que Collingwood, fortalecido con la llegada de Bickerton y Calder, aplicaba el sistema de bloqueo cerrado, que practicaba Cornwallis en Brest, y mantenía el cuerpo principal de la escuadra a unas veinte millas del puerto, mientras que el Almirante Louis, con cinco navíos (uno de tres puentes y cuatro de dos) estaba a una distancia de cinco a diez millas (13).

Los últimos días de la estancia de la escuadra en el fondeadero de Cádiz se señalan también por una vigente actividad para la adquisición de informaciones sobre la composición y movimientos de las fuerzas enemigas. Igualmente, no se abandonaron las precauciones tomadas para evitar que las unidades al ancla fuesen copenhagueadas en un ataque característicamente nelsoniano, cuyo temor ocupaba todas las imaginaciones. Raro es el escrito del Mando español de Cádiz que no refleja este temor y menciona las medidas tomadas en consecuencia.

(12) Gravina a Gil y Lemus; Cádiz, a 10 de septiembre de 1805 (Archivo Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre el combate de Trafalgar).

(13) Capitán de Navío D. Indalecio NÚÑEZ IGLESIAS, Memoria citada.

XIII

DESDE que la combinada entró en Cádiz, no se apartó Gravina de la escuadra, como lo prueban los numerosos documentos que aparecen firmados de su mano en Cádiz durante todo el tiempo que permanecieron allí las fuerzas navales y cuya serie ininterrumpida no deja entre ellos ningún lapso de tiempo lo bastante largo para que el Almirante español hiciera un viaje medianamente largo y mucho menos el de ida y regreso a la Corte.

Sin embargo, el Príncipe de la Paz en sus Memorias dice: «Cuando llegó la escuadra combinada a Cádiz, se dirigió a Madrid el General Gravina, para dar cuenta de lo hecho hasta aquel día y recibir las instrucciones del Gobierno. Los proyectos nuevos adoptados le parecieron los más propios y adecuados en aquellas circunstancias; pero añadió que Villaneuve no era el hombre para el caso. Dijo que la faltaba la energía de voluntad, la prontitud de ánimo y aquel arrojo militar que decidía los triunfos y aseguraba los sucesos en los instantes críticos; que era valiente y esforzado, pero irresuelto y tardo para el mando, pesando el pro y el contra de las cosas como quien pesa el oro, creyendo precaver todos los riesgos hasta los más remotos, y no sabiendo dejar nada a la fortuna. En cuanto a su pericia y sus conocimientos, decía que Villeneuve aventajaba a muchos de su tiempo, pero apegado

enteramente a las teorías y a los recursos de la vieja escuela de Marina, muy difícil de acomodarse a las innovaciones de la Marina inglesa; porfiado en sus ideas, e inaccesible casi siempre a los consejos que diferían de sus principios y sus reglas. Decía, en fin, que Villeneuve, dominado por el temor cerval que le oprimía de disgustar al Emperador de los franceses, y teniendo siempre el principal encargo que éste le había hecho, de atender sobre todo a la conservación de las escuadras y de evitar un triunfo de los ingleses, era por esta causa muy más tímido en sus resoluciones, y que esta timidez, mal comprendida en sus motivos, le tenía ya sin crédito en la Armada, mal mirado igualmente por españoles y franceses.

No era en efecto Villeneuve el hombre que debía oponerse a un marino como Nelson. A Gravina le encomendé que entretuviese por su parte cuanto le fuese doble al Almirante Villeneuve para evitar todo combate que la seguridad de Cádiz o el honor de las armas aliadas no hiciesen necesario enteramente; díjele que en breves días sería reemplazado Villeneuve, que guardase bien este secreto; que tuviese siempre en el ánimo el buen acuerdo que hasta entonces había observado con aquel Almirante, y que en todo caso extremo que pudiera sobrevenir en aquel corto tiempo, como no fuese una locura, que por cierto no debía esperarse de la circunspección o timidez de Villeneuve, le asistiese constantemente, por manera que el malogro o la pérdida de cualquier coyuntura favorable que ofreciesen las circunstancias de dañar al enemigo o de frustrarle sus intentos, no pudiera atribuirse a falta nuestra.»

Mal pudo hacer Gravina a Godoy estas manifestaciones acerca de Villeneuve, cuando no pudo realizar tan largo viaje; pero como sea, es indudable que estaban de acuerdo en el carácter del Jefe francés, y que ésta era la opinión, no solamente

de los marinos subordinados suyos, sino la corriente y general; y bien pudo ser que estas manifestaciones que el Príncipe de la Paz pone en boca de Gravina, le fueran hechas por algún emisario de éste que de orden del Comandante General fuera a Madrid a entrevistarse con Godoy, con objeto de darle informes reservados y confidenciales acerca de la campaña y recibir indicaciones y órdenes de igual tipo.

Cayetano Valdés

Horacio Nelson

XIV

CONSIDERANDO definitivamente fracasada la maniobra, se pensó, en el mando Imperial, lanzar una nueva, abandonando la idea de un desembarco inmediato en Inglaterra. La nueva maniobra tendía al dominio del Mediterráneo occidental, para crear una situación favorable al Ejército napoleónico en una campaña en el centro de Europa.

La composición de la masa de maniobra aliada, habría de ser incrementada con la escuadra de Salcedo, surta en Cartagena, que de momento crearía una diversión capaz de permitir el desbloqueo de la hispano-francesa de Cádiz.

El plan inicial de esta maniobra —en estado de nebulosa—, fué expuesto por Decrés, a Villeneuve, en un despacho del 1.° de septiembre. En él —anotémoslo incidentalmente, así como que está fechado en Boulogne— aprovecha la ocasión para dirigirle duros reproches por su actuación al frente de la Escuadra combinada.

Respecto al objetivo general de las operaciones que se esbozan, dice el despacho: «Desea S. M. que su bandera y la de sus aliados dominen el litoral de Andalucía y el estrecho de Gibraltar»; y para lograrlo señala que «el Emperador calcula que hay en Cádiz 18 navíos franceses... y espera que estén pronto listos 18 navíos españoles».

Esta masa de 36 navíos que calculaba el Emperador, quedó

reducida a 33, al no armarse más que 15 españoles, como queda dicho. A ella esperaba poder añadir los ocho que tenía Salcedo en Cartagena. «Nuestros aliados tienen ocho navíos en Cartagena —dice—- que más de una vez han intentado su marcha a Cádiz, impidiéndoselo fuerzas enemigas superiores. El Emperador desea que el viaje se realice, y que os pongáis de acuerdo con el General Salcedo para que se incorporen sus buques a vuestra escuadra».

Añadía además que debía embarcar lo más pronto posible seis meses de víveres, y alistarse para dar la vela; que era propósito del Emperador elegir en todos los grados a los Oficiales más aptos para mandos superiores, prescindiendo de la antigüedad; y que debía dar cuenta de los deseos del Emperador al «señor Almirante Gravina, para que con su celo, su actividad y su valor tan probados, contribuya a los deseos de S. M.».

Respecto a la forma de llevar a cabo el plan de buscar el dominio de la costa de Andalucía y del Estrecho, se inicia la idea de la organización de cruceros, al decir Decrés en el despacho: «Como interesa que yo tenga todos los datos necesarios de las escuadras francesa y española... os ruego que al regreso de mi correo me enviéis por él notas detalladas de las condiciones marineras de todos los buques de las fuerzas combinadas, *para apreciar los de mejores condiciones marineras, para el mejor servicio de cruceros, si S. M. estimara oportuno disponerlos.* Noticias análogas me remiteréis de cada uno de los Comandantes de los buques franceses.»

El despacho termina diciendo: «He aquí lo que Su Majestad quiere, sin importarle nada la pérdida de los navíos, si se pierden con gloria; no quiere que sus escuadras se hallen bloqueadas por enemigos de fuerza inferior, y si de esta forma

se presenta ante Cádiz, os recomienda y manda que no vaciléis en atacarle» (1).

Villeneuve contestó al despacho de Decrés con dos cartas, ambas fechadas el 16 de septiembre. En la primera procuraba disculparse de los cargos que se le hacían, y profería las amargas quejas de todos sobradamente conocidas; y en la segunda le comunicaba que el número de navíos enemigos a la vista era de 25 a 26, y le daba cuenta del estado y prepativos de la escuadra propia, añadiendo: «Aprovecharé la primera ocasión oportuna para salir con la escuadra combinada y hacer mi unión con la de Cartagena, a fin de que siendo superiores en fuerza al enemigo en las costas de Andalucía y el Estrecho, se cumplan los deseos de S. M.» (2).

Mientras tanto, el Emperador había elaborado ya otro plan que aparece en sus instrucciones a Villeneuve desde Saint Cloud el 14 de septiembre.

El nuevo plan, se reducía, en líneas generales, a lo siguiente:

La escuadra de Cádiz debía salir inmediatamente para Cartagena, con objeto de realizar su unión con la de Salcedo, y de allí dirigirse a Nápoles, para desembarcar en cualquier punto de la costa las tropas de transporte para su unión con Saint Cyr; debiendo permanecer en Nápoles, donde apresarían los buques de guerra o rusos que encontrasen, el tiempo que estimase conveniente para causar todo el mal posible al enemigo y para interceptar el convoy que éste pensaba enviar a Malta. Después de la expedición, la escuadra debía marchar a Tolón para su reparación y nuevo armamento.

(1) El despacho anterior ha sido publicado por M. DESRRIERE en su obra *Projets et tentatives de derbarquement aux Isles Britaniques,* t. IV, págs. 822 a 824. Cif. ALCALÁ GALIANO.

(2) Las dos cartas de Villeneuve a Decrés, que se citan, han sido publicadas por A. GALIANO (op. cit., págs. 703-702), quien las traduce de la obra de Jurien DE LA GRAVIERE *Guerres maritimes sous la Republique et l'Empire.*

Las instrucciones añadían: «Nuestra intención es que donde quiera que encontréis al enemigo con fuerzas inferiores, lo ataquéis sin vacilación y lo derrotéis».

Por su parte Napoleón, en una carta del día 15 a Decrés, al paso que preconiza el reemplazo por Rosilly del Almirante Villeneuve, en el mando de la escuadra de Cádiz, decía: «Desearía que mi escuadra saliese... La existencia de una escuadra tan considerable en Tolón tendría consecuencia grandes, y habría realizado una importante diversión naval. *Este es el partido más útil que puedo sacar en estas circunstancias» (3).*

Respecto a la sustitución de Villeneuve por Rosilly, manifestaba que como la excesiva pusilanimidad del primero no le permitirá emprender la maniobra prescrita, había decidido «reemplazarlo por el Almirante Rosilly, quien llevará para el Almirante Villeneuve la orden de entrega del mando de la escuadra y del regreso de Villeneuve a Francia para dar cuenta de su conducta. Si el Almirante Rosilly encuentra en Cádiz la escuadra, tomará en seguida el mando; en caso contrario, lo cual no es probable, deberá dirigirse a Tolón para encargarse al regreso de la escuadra a este puerto» (4).

De acuerdo con las órdenes recibidas del Emperador en su carta, en la que patentiza la gran desconfianza que le inspiraba Villeneuve, y que llegaba hasta a retirarle el Mando, aun en el caso de que llegara a Tolón, lo que suponía el éxito de la maniobra prevista, Decrés se dirigió al Almirante francés, aclarándole las instrucciones que el 14 recibiera de

(3) Ambos documentos, las instrucciones a Villeneuve y la carta a Decrés son publicados por P. ALCALÁ GALIANO (op. cit., t. II, págs. 708-710), quien las traduce de la *Corresponde de Napoleón,* t. XI, núms. 2.210 y 2.220, respectivamente.

(4) La referida carta de Napoleón a Decrés, de 15 de septiembre de 1805, núm. 9.220 de la *Correspondence.*

Napoleón. En su comunicación, fechada a 16 de septiembre (5), le precisa que por *enemigos* se entiende los buques ingleses, rusos y austríacos, aunque de estos últimos no hablen las instrucciones del Emperador; y que cuando éste le ordena que permanezca en aguas de Nápoles todo el tiempo que estime conveniente para causar todo el mal posible al enemigo, quiere decirle: «Permaneceréis en Nápoles todo el tiempo que presumáis ser dueño de la mar».

Encareciéndole el mayor secreto en toda su comisión, le indica que si el Rey de España embarca en la escuadra tropas suyas con destino a Etruria, debe desembarcarlas en Liorna; y le comunica que da al General Lauriston la orden de dirigirse a París, y de dejar las fuerzas embarcadas al mando del Jefe que dicho general designe.

«Os remito —añade Decrés— un plano de Nápoles con una nota explicativa de los fuertes y baterías, así como de los sitios donde, según las últimas noticias, estaban fondeados un navío inglés y una fragata rusa». Termina recomendándole vivamente que aproveche para salir la primera ocasión favorable.

En otra comunicación que el mismo día 16 envió Decrés a Gravina (6), le dice: «Envío al Almirante Villeneuve las instrucciones de S. M. sobre el destino de la escuadra combinada, siendo del mayor interés que dé la vela cuanto antes, y no ignoro cuánto se puede esperar de vuestro celo y actividad», y al indicarle seguidamente la precisión de que a todos los buques se les suministren tres meses de víveres, le ruega

(5) Comunicación de Decrés a Villeneuve, fechada en Paris, a 16 de septiembre de 1805, que P. ALCALÁ GALIANO traduce de la obra de M. DESBREBE *Trafalgar* (Apéndices, pág. 24), quien los transcribe de los *Archives de la Marine*, BB^4, 230, donde se conserva la minuta autógrafa. (A. GALIANO, op. cita, t. II, págs. 710-11.)

(6) *Archives de la Marina,* BB^4, 233; minuta autógrafa (ALCALÁ GALIANO, traducida en su obra, t. II, págs. 711.12).

que, de acuerdo con Villeneuve, disponga que los buques españoles que cuenten con mayor cantidad de víveres los faciliten proporcionalmente a los franceses, a fin de que toda la escuadra se encuentre igualmente abastecida (7).

Por último, en la misma fecha escribe Decrés a Godoy en grandes líneas las órdenes dirigidas a Villenueve, y le encarece la necesidad de ordenar a Gravina y a Salcedo que se unan a Villeneuve en las operaciones proyectadas, al tiempo que le recomienda el reparto de víveres para igualar su cantidad en todos los navíos.

Termina sugiriendo al Príncipe de la Paz el envío de tropas españolas a Etruria, en lo que aparece otra vez el apoyo a los planes de campaña continental de Napoleón, para servir a los cuales se montaba la maniobra presente. «La expedición de la Armada no exige tropas de transporte —dice Decrés, con sospechosa habilidad—, pero el Emperador me ha encargado que informe a V. A. R. (8) que si S. M. C. juzgase conveniente en las actuales circunstancias enviar algunas tropas a Etruria, podrían embarcarse en la escuadra, cuya comunicación con Liorna permitiría el desembarco» (9).

Tenemos ya iniciado el plan de una nueva campaña que intentaba aprovechar los elementos reunidos para la realización de la ya fracasada.

El sentimiento de la responsabilidad de este fracaso, que en buena parte le corresponde a él, aumentaría la perplejidad

(7) En esta comunicación le tributa los elogios por su brillante comportamiento en el combate del cabo Finisterre, de que se ha hecho mención al tratar del mismo. Termina diciéndole que Napoleón «cuenta especialmente con su talento y su valor tan probados».

(8) Decrés da a Godoy, sin duda con intención de halagarle, el titulo de Alteza Real, que jamás disfrutó, naturalmente. A la sazón no tenía más que el de Excelencia, y el de Alteza Serenísima lo usó a partir del 13 de enero, en que fué nombrado Almirante General, a cuya alta jerarquía correspondía, según el Decreto de dicho día que le elevó a ella.

(9) Comunicación de Decrés al Príncipe de la Paz, del 16 de septiembre de 1805 (Arch. Hist. Nacional, Sec. de Estado).

de Villeneuve y su falta de confianza en sí mismo. El conocimiento que indudablemente tuvo de su sustitución por Rosilly, acabaría de sumir a su espíritu en el estado más nefasto para el ánimo de un Jefe: en el de la desesperación. En esta fase previa a la ejecución, todas las dificultades habían de presentársele, agrandadas por su propio desánimo y desconfianza.

El 28 de septiembre contestó a Decrés que pensaba hacer la señal de dar la vela en el momento que el viento lo permitiera, y añadía, como para darse ánimo a sí mismo: que «sólo hace falta en la Marina valor y audacia». Pero junto a estas frases, llenas al parecer de decisión, insiste en las dificultades con que lucha respecto a los víveres para la escuadra, de las que ya se había quejado anteriormente (10), y sobre todo, manifiesta de manera harto clara su obsesionante desconfianza en el éxito de un encuentro con el enemigo. «Ignoro —dice—si V. E. conoce las condiciones de esta bahía, y cuán difícil resulta para una Armada tan numerosa ponerse a la vela al mismo tiempo si no es con viento del NE. al SE. Ruego a V. E. recuerde que el Almirante Bruix empleó tres días en su salida, lo que sería impracticable con una escuadra enemiga tan numerosa como la que nos observa. Necesito en absoluto para hacerme a la mar que el viento sople del Este, bien entablado, y no podré embocar al Estrecho sino cuando haya cambio al Oeste».

En esta misma opinión abunda Gravina, informando al Príncipe de la Paz, el 15 de octubre, en un escrito reservado, del que hablaremos más adelante.

El mismo día 28 de septiembre dirige una orden general a los Comandantes y Capitanes, diciendo: «Las tropas embarcarán

(10) Villeneuve a Decrés; 28 de septiembre (*Archives de la Marina*, BB^4, 230), cit. por P. ALCALÁ GALIANO

el lunes próximo, y en seguida la escuadra se hará a la vela», y hace un llamamiento a «desplegar el valor de audacia que aseguran los éxitos» (11).

En este documento pueden apreciarse claramente los patéticos esfuerzos que el hombre fundamentalmente bravo y pundonoroso que era Villeneuve, hacía para sobreponerse a su triste estado de ánimo.

Gravina aprovechó el correo extraordinario de Decrés, con el que Villeneuve remitía a París su respuesta, para contestar al Ministro de Marina francés.

Le dice que, de acuerdo con sus indicaciones, ha pasado a bordo del buque insignia de Villeneuve para comunicarle que por el momento hay armados 14 navíos españoles, y que en cuatro o cinco días lo estará asimismo el *Santa Ana,* que acaba de salir del Arsenal; y también le comunica que ha dado órdenes urgentes para que todos los navíos embarquen víveres para tres meses, procurando hacer un reparto proporcionado para que toda la escuadra esté igualmente aprovisionada (12).

A esta reunión de Gravina y Villeneuve a bordo del Bu-*centaure,* siguió días después otra, que a instancia de Gravina tuvo lugar el día 1.° de octubre, a la que asistieron todos los Generales de las dos escuadras, española y francesa, con objeto de trasladarles las informaciones, ya detalladas en otro lugar, que anunciaban un posible ataque británico a las fuerzas combinadas en su fondeadero. En ella se dio cuenta de las fuerzas sutiles preparadas en previsión del intento enemigo, así como de los esfuerzos artilleros llevados a cabo en las fortificaciones de la costa, manifestando los reunidos que

(11) *Archives de Marine,* BB^4, 230, citado por M. DESBRIERE en su obra *Trafalgar,* Apéndice, pág. 92.

(12) Carta escrita en francés y firmada por Gravina *(Archives de la Marine,* BB^4, 233), inserta por *GALIANO* en tomo II, págs. 718 y 719.

nada dejaban que desear las medidas tomadas; y respecto a la «situación de los navíos, opinaron todos que la actual era la más conveniente y la más militar, tanto para rechazar al enemigo en caso de ataque como para poder realizar la pronta salida, que tanto se recomienda en las últimas instrucciones...», «aprovechando al efecto la primera ocasión favorable que se nos presente» (13)

Esta reunión de Generales la comunicó Villeneuve a Decrés en un despacho del 2 de octubre (14), en el que le participaba las medidas tomadas para la seguridad de la escuadra. «Tomamos, de acuerdo con el Almirante Gravina, todas las medidas necesarias para prevenir todos los accidentes de un ataque en la rada, sea con brulotes, sea con bombardas... Quizá hubiera sido necesario, para mayor seguridad de nuestros navíos, *colocarlos más adentro de la bahía;* pero he desechado esta proposición, que hubiera hecho nuestra salida todavía más difícil en el momento en que las circunstancias sean favorables... Deseo ardientemente el momento en que pueda emprender la nueva misión que me está confiada, un viento favorable para hacer salir la escuadra, y alguna probabilidad de *poder escapar a las fuerzas infinitamente superiores del enemigo, o al menos de no tener que combatir más que con fuerzas, si no inferiores, al menos iguales que las nuestras.»*

En esta situación de vaga expectativa transcurrieron algunos días, y el 7 de octubre hizo Villeneuve la señal de prepararse a dar la vela (15).

(13) Reservado, de Gravina al Príncipe de la Paz; Cádiz, a 2 de octubre de 1805 (Archivo de Marina), cit. por A. GALIANO.

(14) Repetidamente publicado por Jurien DE LA GRAVIERE, DESBRIERE y ALCALÁ GALIANO, por lo que es sobradamente conocido.

(15) Oficio de Gravina al Baylío Gil y Lemus, núm. 112, fechado en el navío *Príncipe de Asturias*, al ancla en la bahía de Cádiz, el 8 de octubre de 1805 (Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre el combate de Trafalgar).

Sorprendidos quedaron todos con la repentina decisión del Almirante francés. En una carta sobradamente conocida y glosada que el día 11 del mismo mes escribió a su hermano desde el navío *San Juan Nepomuceno,* al anda en la bahía de Cádiz (16), el Brigadier D. Cosme Damián Churruca, dice: «Hace tres días que estando recorriendo los navíos en el fondeadero para ordenarlos de modo que no pudieran ser atacados, nos sorprendió el General francés con la señal de prepararnos a dar la vela, sabiendo que las fuerzas enemigas eran muy superiores. Sin duda creyó encontrar oposición en los españoles para echarnos las cargas; pero Gravina repitió la señal a los suyos, afirmándola con un cañonazo, *con lo cual quedó burlada su esperanza y no verificó su bravata».*

Así sucedió, y la escuadra combinada quedó por el momento en la bahía gaditana.

En efecto, como dice Churruca, Gravina repitió la señal en su navío, y quedó la escuadra dispuesta a dar la vela (17), Ordenó también que se retirasen las fuerzas sutiles que se habían destacado en los apostaderos Rota y la Caleta y que se reembarcasen las tropas de Artillería que se había dejado en la plaza, pero habiéndose resuelto en Junta de Generales que se celebró al día siguiente a bordo del navío de Su Majestad Imperial el *Bucentaure,* que la armada combinada no saldría hasta tanto que se presentase un momento favorable para poderlo verificar», restableció los apostaderos y demás medidas para la seguridad de la escuadra en su fondeo (18).

Ello fué que Villeneuve, siempre indeciso y tal vez pesaroso de la responsabilidad que adquiría al ordenar la repentina

(16) Copiada íntegra por A. GALIANO, op. cit.

(17) Oficio de Gravina a Gil y Lemus, núm. 112, antes citado.

(18) Oficio de Gravina a Gil y Lemus, núm. 115, fechado a bordo del *Principe de Asturias,* al ancla en Cádiz, el 11 de octubre de 1805. (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre Trafalgar).

salida de la escuadra, convocó Consejo de Guerra para el día siguiente (19).

Reunióse éste, y de lo sucedido en el nos informa la relación que hizo el Jefe de Escuadra D. Antonio Escaño, a quien correspondió llevar la voz de los marinos españoles, en razón de su cargo de Mayor General de la Escuadra.

Escaño planteó la conveniencia de atender a la situación táctica del momento, mejor que intentar ciegamente la salida inmediata, en lo que se convino unánimemente, no sin que antes se expusiera, por parte de algunos Jefes franceses, la opinión contraria, presentada en forma que no por formularia dejaba de ser petulante y ofensiva. Pero dejamos la palabra a Escaño, quien narra así la reunión del Consejo de Guerra a bordo del *Bucentauro (20):* «Todos reunidos en aquel navío, tomó la palabra Villeneuve, sometiendo a la consideración del Consejo palabra respecto a tener órdenes terminantes para salir del puerto de Cádiz con toda la escuadra combinada, era posible darles cumplimiento, verificando la salida, o si se podía esperar que los enemigos atacasen a la Armada en el fondeadero, en cuyo caso se les destruiría y dejarían prontamente un libre paso. Los Jefes españoles, con la mayor circunspección, manifestaron que su opinión era la misma que expusiese su General, por medio del Mayor de la Escuadra, pues habían conferenciado todos entre sí y convenido en las ideas del Mayor. Los franceses, con el calor propio de su nación, hablaron en diversos sentidos, llegando alguno de ellos a sentar la proposición de no ser cuestionable la salida, que daría por resultado la derrota de los contrarios y la facilidad de

(19) Ibíd.

(20) Notas de Escaño, que copia VARGAS PONCE en los Apéndices de su *Elogio* (fols. 173 a 178 del manuscrito original del *Elogio a Escaño,* que se conserva en la R. A. de la Historia, est. 20, gr. 6º, núm. 58) y que publica QUADRADO DE ROÓ en los del suyo (págs. 144-145).

cumplir lo que se ordenaba. El Mayor General fijó la cuestión, expresando que si en las circunstancias de tener los ingleses de 25 a 30 navíos en la boca del puerto, debía preferirse la salida a recibir los ataques fondeados; hizo varias reflexiones sobre la diferencia de destreza marinera de los que estaban en el mar con sus escuadras desde el año de 1793, y los que llevaban ocho años sin navegar, particularizando a los españoles, que no podían responder de su gente de mar, escasa y poco diestra; hizo ver las ventajas que podrían resultar de una fuerza sutil bien organizada, como había sucedido otras veces; concluyendo con la consideración de que las órdenes superiores no debían obligar sino a lo posible, pues nunca servirían de excusa en el caso de un descalabro, que veía seguro si se mandaba levar las anclas. El Contralmirante Magón tomó la palabra para refutar al Mayor, y en su acelerada respuesta se expresó poco convenientemente. El delicado y pundonoroso Galiano quiso hacerle retractar algunas expresiones; se acaloraron los ánimos, y levantándose el General Gravina, pidió se votase sin más discusión si debía o no salir del puerto la escuadra combinada careciendo de una fuerza superior que contrarrestase la desventaja en que se hallaba. La votación dió lugar por su resultado que se debía permanecer fondeados, y en su consecuencia se mandaron apostar las divisiones de buques menores en los puestos que antes ocupaban, con las tripulaciones y guarniciones de la escuadra, y se situaron los navíos en forma conveniente».

Por la escuadra española asistieron al Consejo de Guerra, además de Gravina y Escaño, el Teniente General Alava y los Brigadieres Macdonell, Hore, Galiano y Cisneros; y por la francesa, Villeneuve, con los Contralmirante Dumanoir, y Magón; los Capitanes de Navío Cosmao, Maistral y Lavillesgris, y el Capitán de Fragata Prigny, Ayudante de la

escuadra francesa; según copia del acta del Consejo que Villeneuve envió a su Ministro de Marina el mismo día 8 de octubre (16 vendimiario) de 1805 (21), en la que da una versión análoga en líneas generales a la de Escaño, pero omitiendo naturalmente, el incidente a que dió lugar la intempestiva viveza de Maltón, y puntualizando que la ocasión favorable para la salida de la escuadra, pudiera ser producida «del mal tiempo que alejase al enemigo..., o de la obligación en que se encontraría de dividir las fuerzas de su escuadra para proteger su comercio en el Mediterráneo y los convoyes que puedan ser amenazados por las escuadras de Cartagena y Tolón».

Volviéronse a organizar las fuerzas sutiles de vigilancia y se adoptaron de nuevo las demás medidas necesarias para la seguridad de la escuadra. Gravina escribe el día 11 a Gil y Lemus: «De resultas de haber hecho el Almirante francés en la mañana del 7 del corriente la señal de prepararse a dar la vela, dispuse inmediatamente retirar los apostaderos de Rota y Caleta y que se reembarcase la tropa de Artillería que había puesto en tierra para el servicio de la plaza; pero habiéndose resuelto en Junta de Generales que se celebró al siguiente día a bordo del navío de S. M. I. el *Bucentaure* que la armada combinada surta en este puerto no saldría de 61 hasta tanto que se presentase un momento favorable para poderlo verificar; he creído volver (sic) a establecer estos apostaderos y

(21) Arch. de la Marine, BB[4], publ. por P. A. ALCALÁ GALIANO, t. II, páginas 748 a 750).

Hoy no se encuentran en nuestros Archivos ni el Acta original, en español, ni ninguno de sus traslados. Que existieron dicha Acta y sus traslados es incuestionable, ya que existe el oficio con que Gravina remitía, el mismo día 8, la traducción del escrito de Villaneuve citándole a Consejo y la copia del Acta. «He concurrido hoy a esa Junta —dice—, y por copia adjunta tendrá V. E. conocimiento de lo resuelto en ella sobre los puntos que se han discutido.» Godoy, por su parte, acusaba recibo a Gravina el día 15 (Arch. Cent. Marina). Cit. por A. GALIANO, t. II, págs. 754 y 755).

tomado aquellas medidas de precaución y defensa que antes se habían estimado oportunas, para en el caso de que los enemigos intentasen algún ataque contra esta plaza o su puerto, pero con la prevención de que en el momento mismo que vuelvan a advertir en este navío la señal de prepararse a dar la vela, se restituyan todos inmediatamente a sus respectivos bordos, pues como tengo manifestado a V. E. antes de ahora, los 15 navíos de la Armada española que tengo el honor de mandar, están listos y prontos a salir a la mar a la primera señal» (22).

Aun cuando no llegó a intervenir en ella, conviene hacer una breve reseña de la participación asignada, en el plan general de la maniobra planeada, a la escuadra de Salcedo. Ello nos permitirá ver su plan de conjunto, y, sobre todo, apreciar con claridad la falla principal que presenta —al igual que las anteriormente planeadas por el Mando francés, de las que ya hemos hablado—, de exigir una exactitud y simultaneidad de movimiento en diversas agrupaciones de fuerzas navales, prácticamente imposibles de obtener en la época de navegación vélica.

La actuación de la Escuadra de Salcedo quedó, naturalmente, subordinada a las coyunturas de la masa principal de maniobra. Y, así, no se le remitieron las órdenes directamente, sino que fueron enviadas a Gravina, para que éste las remitiera al Jefe de las fuerzas de Cartagena, en coyuntura oportuna, si ésta llegaba a presentarse; e incluso, como mejor situado para juzgar de la situación, dejándole una discrecional libertad de acción.

El 8 de octubre le escribía Godoy, desde San Lorenzo del

(22) Oficio de Gravina a Gil y Lemus, núm. 115, citado anteriormente.

Escorial (23): «Aunque había pensado enviar al General Salcedo, Comandante de la Escuadra de Cartagena, la adjunta orden, lo he suspendido, teniendo por más conveniente pasarla a V. E., para que, si llegase a tratar con el General Villeneuve de la salida de esa escuadra combinada, la remita V. E. a Salcedo, *combinando los días que puede durar la maniobra de una escuadra con* los *que necesitará la otra, pues sin hacer relativas unas y otras quedaría inutilizada la operación. Esto no obstante, prevengo a V. E. que haga lo que le parezca mejor en asunto de tanta entidad».*

En la orden se prevenía a Salcedo (24): «Luego que V. S. reciba este pliego dará la vela con *los ocho navíos y las dos fragatas* de su mando», con lo que quedaba fijada la masa de maniobra. El objeto de ésta, era claramente definido: «Llamar la atención de los ingleses en el Mediterráneo y obligarles a desmembrar la escuadra de treinta y tres navíos que está sobre Cádiz, o en caso de que no quieran dividirla, a sufrir que Vd. domine con las fuerzas de su mando las aguas del Mediterráneo, al menos hasta que vengan otros ocho navíos de Inglaterra. Pero si los ingleses destacan una parte de su escuadra a seguir a la de Cartagena, entonces no podrán impedir la salida de la combinada, que no puede dejar de batirlos en las aguas de Cádiz con los treinta y dos navíos de que está compuesta ...» «Este crucero, esta derrota y esta salida no tienen, en suma, otro objeto sino el de que V. E. emplee con utilidad unos quince días, desde el en que se haga a la vela en Cartagena, y cumplido este plazo debe V. S. regresar a dicho puerto desde cualquier parte en que se halle, y por la derrota que crea menos expuesta a encuentro con enemigos».

(23) Archivo Central de Marina. Sección Histórica.
(24) Ibíd.

Se ordenaba a Salcedo que navegase por la costa de Africa hasta el cabo Bon, cuidando de ocultar su derrota y de variarla para dificultar la información del enemigo; y destruyendo cuantos buques encontrase, *yentes o vinientes,* en la ruta de Malta. De cabo Bon, debía fingir hacer rumbo a Nápoles, haciéndolo en realidad al W., regresando a Cartagena.

Esta orden no llegó a poder de Salcedo.

Recibidos por Gravina el oficio a Godoy y las instrucciones para Salcedo, que junto con él le enviaba a éste, le contestó el 15 de octubre (25), a los dos días de tenerlos en su poder, que habiendo consultado con Villeneuve sobre el tiempo en que podría realizar su salida la Armada Combinada, para avisar a Salcedo con la debida antelación, «combinando, si posible fuese, la maniobra de la una y días que puede emplear, con los que necesitará la otra, hemos tocado grandes dificultades e inconvenientes para esta prefijación de término, pues nuestra salida, que puede ser muy pronta, puede también retardarse mucho tiempo, por depender de un conjunto de circunstancias que no es fácil el prever antes de haberlas tocado. De esta naturaleza son la disminución de las fuerzas enemigas que nos bloquean, bien sea por refuerzos que hagan pasar al Mediterráneo, bien por la dispersión de ellas, ocasionada por algún fuerte temporal que, arrojándolas de las proximidades de estas aguas, las disemine y esparza por diferentes rumbos, o bien sea; últimamente, por averías, resultantes de este mismo tiempo; se añade también a aquella dificultad, la que ofrece para la salida de una escuadra como la nuestra, de 33 navíos de línea con competente número de fragatas y buques menores, la situación geográfica de este punto a la del Estrecho, pues los vientos de Levante que nos

(25) Archivo Central de Marina. Sección Histórica.

facilitarían la pronta salida, son diametralmente contrarios a la derrota de nuestro destino, y los Ponientes, que nos son favorables, se oponen a ella, como no sea bordeando».

Manifestaba Gravina que por las circunstancias apuntadas encontraba difícil predecir el momento de la salida de la escuadra con la antelación necesaria para darle aviso a Salcedo.

Terminaba recomendando que, para no inutilizar completamente la operación planeada para la escuadra de Cartagena, se le podía encargar un corto crucero, bien fuese entre la isla de Menorca y la costa de Argel, o entre Cerdaña y Galita o cabo Bon, con lo que podría realizar su objetivo de llamar la atención del enemigo y quizá inducir a éste a un desmembramiento de sus fuerzas, que permitiera eventualmente la salida de la combinada, añadiendo la reflexión de que aun cuando el «segundo crucero sería más útil y más ventajoso para inutilizar al enemigo por la proporción que ofrece de atacar los convoyes *yentes y vinientes de Malta,* no deja también de tener un gran inconveniente, pues declarándose los vientos de Poniente, que son los reinantes en la rigurosa estación en que vamos a entrar, podrá retardarse mucho tiempo el regreso de aquellas fuerzas a nuestros puertos; y que en el caso de averías no les quedan otros de arribada que los de Sicilia, Siracusa y Mesina. Si establece su crucero entre Mahón y la costa de Argel, tienen, en unas circunstancias de apuro, el de la propia isla, el de Tolón, y en la de Elba, Crapaya y Porto-Longone, y según me han informado algunos oficiales franceses que conocen estos últimos y el de Ferrayo, este último es mucho más preferible por su seguridad, mayor abrigo y fortificación».

En vista de las anteriores consideraciones, Gravina, con su despacho devolvía a Godoy las instrucciones que éste le había

remitido para Salcedo, con objeto de que se las remitiese a él directamente, tal como estaban redactadas, o con las consideraciones que estimase oportunas, pues desde Madrid llegaría la orden a Cartagena con la mayor rapidez y seguridad, sin exposición a los corsarios enemigos que operaban en el Mediterráneo.

El 21 de octubre —día del combate de la Escuadra aliada— le comunicó su resolución —que había tomado el 19—, de renunciar a las operaciones proyectadas de la Escuadra de Salcedo (26).

(26) Minuta en el Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica. Cif. A. GALIANO, que copia, «ad integrum», los documentos relativos a las proyectadas operaciones de Salcedo.

XV

LOS ingleses iban a operar de acuerdo con un plan minuciosamente elaborado de antemano. Nelson expuso primeramente su plan de ataque en la reunión a que —el 29 de septiembre de 1805—convocó a los Jefes de su escuadra a bordo del *Victory,* y posteriormente, en su célebre «Memorándum» del 9 de octubre, cuya principal variente respecto del plan anterior parece ser fundamentalmente la modificación del ataque en dos columnas, por el de dos columnas y una división avanzada (1).

En el combate se cumplió el plan preconcebido, como lo acreditan las palabras de Collingwood en su comunicado oficial. Dice: «El Comandante en Jefe, cuando en la amanecida del 21 del corriente se avistó al enemigo por el Este, a la distancia de seis a siete millas, hizo en seguida la señal, disponiendo que la escuadra inglesa arribase hacia él, formada en dos columnas, conforme estaba prevenido en el orden de navegación; modo de ataque que S. S. previamente tenía dispuesto para evitar los inconvenientes y dilaciones de la táctica ordinaria». Y más adelante repite: «Como nuestro modo

(1) ALCALÁ GALIANO, op. cit., t. II, pág. 840.

Lo referente al detalle concreto de Trafalgar, desde el punto de vista británico, ha sido minuciosamente estudiado en el «Raport of Comitte appointed by the Admirally to examine the evidence relating to the tactios of the Battle of Trafalgar» (año 1913).

de ataque había sido previamente determinado y comunicado a los Oficiales Generales y Capitanes, pocas señales se necesitaron, y ninguna de interés se hizo, excepto la que previno cerrar las distancias cuando las columnas arribaron sobre el enemigo» (2).

En total, las señales decisivas que Nelson hizo en Trafalgar fueron dos: una —a las seis horas cuatro minutos de la mañana, al tener noticia de hacerse a la mar la escuadra combinada—: «Formar el orden de navegación en dos columnas». Esta señal repitió el 21 al avistar a las fuerzas enemigas (3).

La otra la dió al comienzo de la batalla, a las once horas cuarenta y cinco minutos: «England expects that every man will do hist duty». *Inglaterra espera...*

(2) ALCALÁ GALIANO, obra citada, t. II, pág. 838.

(3) Según el citado «Raport of Comitte appointed by the Admirally to examine the evidence relating to the tactios of the Battle of Trafalgar».

XVI

SE hacía a la mar definitivamente la escuadra combinada. Iba la suerte a jugarse de manera decisiva, y se avecinaba el instante en que en un combate, innecesariamente buscado, había de producir el duro desenlace de la campaña.

No vamos a intentar analizar, una vez más, las faenas del combate. Falta, efectivamente, examinar a la luz de documentos españoles, el conjunto táctico del encuentro desde la salida de Cádiz de la flota hasta que se extinguió sobre el mar el rumor del último disparo. Pero eso es tarea de demasiado aliento. Vamos solamente a intentar reproducir la impresión que de la batalla tuvieron nuestros marinos, tal como la vieron desde sus respectivos puestos; ya con una visión de conjunto, como Escaño —a quien, por la herida de Gravina, cupo la triste suerte de dar los partes de la acción—, ya desde el punto de vista, forzosamente restringido, de los Jefes y Oficiales embarcados en los diversos navíos. Sus relatos van a aparecer con todas las obligadas inexactitudes impuestas por las circunstancias en que fueron redactados, pero también con toda la fuerza de las impresiones que dejaron en ellos los momentos vividos.

El día 19 amaneció claro y con viento al NE., calmoso; y a las seis y media de la mañana hizo Villeneuve la señal de dar la vela sin aguardar otra indicación.

El primero que la dió fué el *Aquiles,* seguido inmediatamente de los navíos avanzados; y a las ocho y media se hizo en el *Principe* señal a realizarlo a los españoles *Montañés, San Francisco de Asís y Neptuno,* quienes la obedecieron inmediatamente; pero a poco tuvieron que dar fondo, por haberse llamado el viento WSW. flojo, y sólo quedaron fuera del puerto seis navíos y una fragata, a los que se ordenó por señal que fondeasen.

En la mañana del 20 amaneció claro por el E. y cargado por el tercer y cuarto cuadrante; y con viento calmoso al SSE., dió Villeneuve, a las seis y media, la señal de dar la vela toda la escuadra, repitiéndola inmediatamente el buque insignia español. A las siete lo hicieron con las gavias, y con ellas se franquearon (1).

«Apenas se hallaba fuera del puerto la Armada combinada, cuando el viento se escaseó hasta el SSW., tan fuerte y con tan malas apariencias, que una de las primeras señales que salieron del navío *Bucentaure,* en que tenía arbolada su insignia el Almirante Villeneuve**,** fué la de encargar que se navegase con rizos tomados a las gavias» (2).

A las siete y media, un navío de la vanguardia hizo señal de observar dieciocho velas enemigas, y se ordenó navegar en zafarrancho de combate.

A las diez y tres cuartos señaló el *Santa Ana,* al SSE., un buque que hacía señales, y en consecuencia dió Villeneuve

(1) Según el «Extracto del Diario de la Mayoría General», redactado por Escaño (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expedientes de Trafalgar). (Documento I.)

(2) Parte que, a causa de la herida de Gravina, facilitó Escaño al Príncipe de la Paz y al Baylío Gil y Lemus, en 23 y 25 de octubre de 1805 (Arch. Central de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre Trafalgar). (Doc. II). Para evitar la inútil repetición de las citas, se advierte que todos los datos aportados sobre el conjunto del combate, proceden de este parte y del «Extracto del Diario de Mayoría», citado en la nota anterior.

la señal, inmediatamente repetida por Gravina, de dar caza a toda la flota, sin observar orden de puestos, pues una escaseada «produjo necesariamente una gran dispersión»; pero de manera que las escuadras no se mezclasen y los navíos pudieran unirse a sus respectivos Jefes, manteniéndose a distancia que pudieran observar las señales, para repetirlas.

«A las once y cuarto, habiendo refrescado más y más el viento, y con mal cariz, el Almirante francés hizo la señal de tomar todos los rizos a las gavias. »

«Continuamos al mediodía con el trinquete y las gavias — dice Escaño al comenzar en el Diario la nueva singladura, del 20 al 21—, tomándoles el rizo, en cuya faena se rifó (en el *Príncipe*) la gavia y el velacho; se desembragó, poniendo otro en su lugar, y la gavia se compuso.»

A las doce y media se hizo en el buque insignia español la señal de unión, en repetición de la hecha por el francés; y poco después la de formar en tres columnas. A la una se volvió a repetir la señal de unión, llamando con un cañonazo la atención de los navíos.

A la misma hora y habiéndose llamado el viento al SW. y con los horizontes claros y despejados, se mandó gobernar al NW. un cuarto al N.; y seguidamente que «la escuadra de observación se colocase a la izquierda del cuerpo fuerte, formando dos líneas, la primera división a la derecha y la segunda a la izquierda, quedando, pues, la combinada formada en cinco columnas.

«A la una y media hizo el General francés la señal de que formasen la vela los navíos de sotavento»; y a la una y tres cuartos la de que tomaba el centro de su columna; haciendo el Príncipe de Asturias la de que tomaba la cabeza de su división.

A las dos y cuarto se hizo la señal de navegar con un rizo tomado en las gavias.

Poco después de esta hora dió Villeneuve orden de virar por redondo a un tiempo toda la escuadra, cuya señal se repitió inmediatamente en el navío almirante español; ejecutándolo en vuelta del S. un cuarto SW., con viento W. un cuarto SW. En seguida se ordenó que arribase la escuadra de observación sobre el cuerpo fuerte, con el fin de estrechar las distancias entre las columnas.

Habíanse avistado por entonces cuatro fragatas enemigas que observaban a la escuadra combinada, y Villeneuve dió orden de que las fragatas propias salieran a darles caza. Gravina ordenó que las apoyasen los navíos *Algeciras, San Juan Nepomuceno y Aquiles,* que formaban en la escuadra de observación.

A las cuatro de la tarde se ordenó a la escuadra que rectificase el orden en que se había mandado navegar; y a las cuatro y media señaló nuevamente el *Neptuno* cuatro velas al SSW.; haciéndose a los destacados para la caza, *a las cinco y media,* la señal de que antes de la noche se retirasen, quedando reunidos al cuerpo de la escuadra; y seguidamente se reiteró la orden de «zafarrancho, prepararse a combate».

«Anocheció —dice el Diario de la Mayoría General— cielo y horizontes calmosos, mar picada del NO. »; llegando a las siete y media a la voz del *Príncipe* un navío francés que comunicó que el *Aquiles* había descubierto hasta dieciocho navíos en línea de batalla; y como además a las siete y tres cuartos se vieron por la proa y a barlovento varios tarros de luz y fogonazos, que se presumía proceder de los fragatas enemigas que estaban interpuestas entre ambas armadas, «a las ocho se tocó generala, y ocupó cada uno su lugar».

A las ocho y media hizo Gravina la señal de formar una

pronta línea de combate, y para indicar que tomaba con su navío la cabeza, izó un farol al tope de mesana; arribando al SE. un cuarto S., para formarla sobre el navío más a sotavento.

Esta señal de formar una pronta línea de batalla la hizo el Almirante francés cerca de las nueve, siendo repetida al cañón por el *Príncipe de Asturias.*

A las nueve y cuarto llegó a la voz de éste un bergantín francés, para traer la orden de Villeneuve que la línea se había de formar sobre el navío más a sotavento. Al mismo bergantín se dió la orden de que avisase a los demás navíos que siguieran las aguas del *Príncipe* (3).

Anteriormente había hecho señales al cañón la escuadra enemiga, y por el intervalo que corrió entre ver el fogonazo y percibir el ruido, que fué de ocho segundos, se calculó que se encontraba a unas dos millas de distancia.

A las diez seguían viéndose señales del enemigo del SW. al WSW.

A las cuatro y media se largó el rizo a las gavias.

Amaneció el día 21 con el cielo claro y aturbonado por el primero y segundo cuadrantes respectivamente; y la escuadra combinada, mura a estribor, ciñendo el viento WNW., en una Línea mal formada, correspondiente a la que en las primeras de la noche se había prescrito; con el *Príncipe de Asturias* a la cabeza. Los enemigos, en línea de batalla, mura a babor y a distancia de cuatro millas, la demoraban del W. al WNW.,

(3) En el «Extracto del Diario de Mayoría General» figura, como queda dicho, la manera en que se dió la orden de formar la línea de batalla. En el parte de Escaño se observa una variación notable, pues aunque también en él se atribuye a Gravina la iniciativa de este movimiento, manifiesta que consultó con Villeneuve antes de ejecutarlo, y que fué éste quien dió la orden para ello. Dice, en efecto: «A las nueve hizo señales la escuadra enemiga, y por el intervalo que corrió entre el fogonazo y el ruido, que fué de ocho segundos, distaba dos millas de nosotros. Indicamos por señal de faroles al General francés que era preciso formar la línea de batalla sobre los navíos sotaventados, la misma que repitió después al cañón aquel Jefe...»

en número de veintiocho navíos, ocho de ellos de tres puentes.

A las seis y media se repitió en el buque insigna español la señal de formar la línea de combate; mandando Villeneuve a las fragatas que reconociesen al enemigo, y que se tomasen las distancias de un cable.

«A las siete y media —dice el Diario— observamos que los enemigos venían arribados en cinco columnas (4), a cortar el centro y retaguardia (de la combinada), por lo que creemos hizo el Almirante francés, a las ocho, la señal de virar en redondo (sic.) a un tiempo», resultando de este movimiento quedar a retaguardia la escuadra de observación al mando de Gravina. A este movimiento siguió la señal hecha por el Almirante francés de que ciñese el viento el navío de cabeza y la de que todos siguiesen sus aguas; lo que obligó a que arribase la flota para su alineación. «El General Gravina prescribió a su escuadra las señales más oportunas para que se ejecutasen estos movimientos con aquella celeridad y prontitud que exigían las circunstancias, y al aproximarse el enemigo ordenó estrechar las distancias y rectificar el orden.»

De la virada en redondo ordenada, resultó quedar la escuadra en orden inverso, en la siguiente forma:

NAVIOS	FRAGATAS	BERGANTINES
Neptuno (E.) (5)		
Scipion		
Rayo		
Formidable	*Cornelie*	
Dugay-Trouin		
San Francisco de Asís		
Mont-Blanc		

(4) El parte dice «en diferentes columnas».

(5) Las iniciales «E.» y «F.» significan, respectivamente, español y francés. ello obedece a estar repetidos en ambas escuadras los nombres de *Neptuno* y *Argonauta.*

NAVIOS	FRAGATAS	BERGANTINES
San Agustín		
Heros		
Santísima Trinidad		
Bucentaure	*Hortense*	*Furet*
Neptuno (F.)		
San Leandro		
Redoutable		
Intrepide		
San Justo		
Indomptable		
Santa Ana	*Rhin*	
Fougueaux		
Monarca		
Pluton		
Bahama		
Aguila		
Montañés		
Algeciras	*Hermione*	
Argonauta (E.)		
Swit-Sure		
Argonauta (F.)		
San Ildefonso		
Achiles		
Príncipe	*Themis*	*L'Argues*
Berwick		
San Juan		

«A las ocho y media, viendo que el *Santa Ana* volvía a abrir el viento por estribor para dejar claro a la vanguardia, que se hallaba apelotonada, ejecutamos nosotros (el *Príncipe*) también este movimiento, para proporcionar lugar a

algunos navíos de nuestra escuadra, y lo mismo practicaron los nombrados *Berwick* y *San Juan,* que estaban por nuestra popa», dice Escaño.

A las diez y cuarto, y estando el *Príncipe* en facha para que se alineasen algunos navíos, el *Achiles,* virando por redondo, lo abordó por el costado de babor; pero inmediatamente se separaron ambos navíos, sin haber sufrido averías de consideración.

A poco tiempo hizo una fragata la señal de que la línea se prolongaba demasiado en el centro y la retaguardia, y seguidamente Villeneuve ordenó que el navío de cabeza ciñese el viento, y sucesivamente los demás. Gravina, a su vez ordenó que la escuadra de observación «orzase a un tiempo, y rectificase el orden de mando (para) navegar, que era en diez cuartas, abiertos por babor hasta tomar las aguas de la línea, porque se observaba que iban muy arribados, a tomar las aguas del navío de cabeza.»

A las once y tres cuartos, el *Príncipe* repitió la señal hecha por el Almirante de romper el fuego en el momento de estar a tiro.

A las doce y ocho minutos se abrió el fuego en el centro de la línea, largándose banderas e insignias.

A las doce y veinte minutos, según el Diario, y «a las doce menos ocho de la mañana», según el parte, un navío enemigo de tres puentes, con insignia azul al tope de trinquete (6) atravesó la línea por el navío *Santa Ana,* sosteniéndole los tres navíos que venían por sus aguas. «Todos los demás cabezas de columnas de la escuadra enemiga practicaron lo mismo. Una de ellas dobló nuestra retaguardia; cruzó otra tercera por entre el *Achiles* y el *San Ildefonso,* y desde este

(6) El *Royal Sovereing.*

momento la acción se limitó a combates sangrientos particulares, tiro de pistola la mayor parte de ellos, resultando como consecuencia necesaria algunos abordajes. La ventaja que tiene el que ataca bajo un plan premeditado contra el que tiene que mandar por señales —dice Escaño—, las que o no se distinguen o perciben por el humo, ocultando al mismo tiempo la verdadera situación de los que pueden operar en contrarrestos, fué también una de las causas que debieron producir aquella parcialidad de ataque entre la armada enemiga y la nuestra. No tengo los elementos precisos e indispensables para informar a V. E. por ahora de estas acciones particulares, ni puedo tampoco hablar de los movimientos de la vanguardia, que me aseguran viró desde el principio del combate para sostener los cuerpos atacados.»

En un documento que con el encabezamiento de «Línea de batalla en orden inverso de la armada combinada española y francesa y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular, en indicación según las noticias que se han podido adquirir de Comandantes y Oficiales» (7) que D. Antonio de Escaño firma en Cádiz a 5 de noviembre de 1805, inserta al final una nota, en la que se encierra el mejor resumen de lo que fué el combate:

«Es de observar —dice— que por la naturaleza de la formación con que atacaron los enemigos, quedó la mayor parte de la vanguardia sin objeto, y batieron dos o más navíos a uno solo; y luego que lo desmantelaban, caían con igual superioridad sobre otro que había estado fuera de acción regular y maniobrando para buscar al enemigo, perdiendo su mejor posición para el combate; de que resulta en la línea combinada impedimento de maniobra algunos navíos particularmente

(7) Archivo Central del Ministerio de Marina, Sección Histórica, expediente de Trafalgar. (Doc. III.)

Por esto se nota en las relaciones dadas por los Oficiales sobre el combate, que los más de los navíos de la escuadra combinada han sido batidos con superioridad de número excepto la dicha vanguardia.»

Escaño, pues, no puede, por las razones que expone en su nota, dar un parte de conjunto del combate, ya que éste se convierte en una irregular serie de encuentros parciales, de los que de momento no podía tener información completa. Por ello, los partes de campaña de los diferentes navíos son los únicos que pueden facilitar una serie de bosquejos de detalle, con los que reconstruir lo que fué la batalla. Por las razones ya señaladas, se presentan los hechos en ellos contenidos, sin comentarios ni rectificaciones, y sin intentar siquiera armonizar los datos, a veces contradictorios, que los diversos Jefes estamparon en ellos al redactarlos en los momentos de incertidumbre inmediatos al combate.

El *Neptuno,* mandado por D. Cayetano Valdés, ocupaba al amanecer del día 21 de octubre el lugar que se le había señalado la noche anterior. A primera hora señaló a la escuadra enemiga al SSW. Y a las siete de la mañana, aproximadamente, le contestó el *Bucentaure* con la señal de inteligencia.

A las nueve y media recibió la señal de virar por redondo; y al cumplirla, quedó a la cabeza de la línea; navegando con gavias y juanetes.

A las once y tres cuartos apercibió cómo el centro y la retaguardia de la línea rompían el fuego, y poco después lo abrió él a su vez contra un navío enemigo de 74 cañones que, a barlovento y por su través, venía a incorporarse a la escuadra enemiga, con el que se batió hasta la una, sin haber tenido en todo este tiempo averías de consideración:

A la una y tres cuartos, vista la señal que ordenaba a la

vanguardia virar en redondo para sostener a la División atacada, lo verificó inmediatamente, aun sin esperar la repetición de la señal por el *Formidable,* que con el resto de la vanguardia viraba a un tiempo cuando ya el *Neptuno* lo había verificado.

A las dos y cuarto, observando por su amura de barlovento cuatro navíos enemigos, uno de ellos de tres puentes, que con viento «algo más fresquito» que el que hasta entonces había reinado, se dirigían mura a babor a doblar los navíos *Santísima Trinidad y Bucentauro* —ya desarbolados de todos sus palos—, se aprestó a socorrerlos, trabando combate con loa ingleses, apoyado por tres navíos franceses.

A las tres y media, habiendo arribado algo, la división enemiga desfiló por su sotavento a muy poca distancia, recibiendo entonces su fuego en forma que le originó averías de consideración. Desarboló del mastelero de velacho y parte de la cofa de trinquete, que resultó con numerosos obenques cortados. Faltándole también el estay mayor, la verga de trinquete y el mastelero de gavia. El palo fué atravesado por cinco partes; cortados todos los obenques y quinales de la banda de babor y cinco de la de estribor. También resultó con dos cañones desmontados en el entrepuente, varios balazos debajo de la flotación, y haciendo bastante agua.

Poco antes de las cuatro, y encontrándose muy cerca del *Trinidad y* el *Bucentauro,* le demoraban los navíos enemigos por la aleta de babor, de vuelta encontrada, cuando al rendirse el palo de mesana fué herido Valdés, quien con sencillo tono dice en su parte, fechado en Cádiz a 2 de noviembre de 1805: «A esta sazón cayó el palo de mesana, y en sus ruinas fui herido en la cabeza y nuca, con lo que perdí el sentido y conducido abajo (a la enfermería), *a donde nunca pensé en retirarme, sin embargo de haberme sentido herido*

tres veces durante la acción...» «Desde esta época nada sé por mí mismo; pero por relación que tengo circunstanciada de mis Oficiales, tengo entendido que mi navío se conservó a la voz del *Trinidad* y *Bucentauro*, de la vuelta encontrada; que los enemigos reviraron sobre mi navío y lo doblaron por barlovento, y que, por último, algunos momentos antes de ponerse el sol, hallándose con treinta muertos y cuarenta y siete heridos, enteramente desarbolado, haciendo bastante agua y abrumado del superior número de los enemigos, que se cebaron sobre mi navío, que fué el único que estaba en aquellas aguas, determinaron rendirse ante fuerzas tan desiguales.»

Este es el papel que en el combate cupo al *Neptuno*, cuyo Comandante puso el más grande empeño en apoyar al *Santísima Trinidad*, y en represarlo a ser posible. No pudo llevar a cabo su noble propósito, y así lo hace constar en el parte: «Durante la acción, traté de represar al Trinidad, que suponía en poder de los enemigos; pero todos mis botes estaban pasados a balazos». Pero si fracasó en su intento con el gigantesco tres puentes, le alcanzó en cambio la triste satisfacción de que su rendido navío pudiera ser rescatado de las manos del enemigo, aunque para perderse el día 24 en la costa gaditana, frente al castillo de Santa Catalina.

Tanto durante el combate como durante los agitados días siguientes, la dotación del *Neptuno* se portó de manera ejemplar, y no olvida Valdés consignarlo en su parte: «No puedo menos de hacer presente a V. E. que en todo el tiempo que estuve sobre cubierta, la oficialidad, tripulación y guarnición desempeñaron completísimamente sus respectivos deberes, dando continuas pruebas del valor y serenidad más grande, del que resultó el mayor orden y silencio en toda la acción».

Después del combate, y a la vista de los navíos que se dirigían

a represarlo, la gente del *Neptuno* logrará reducir a la dotación británica de presa y llevar el navío hasta la costa; y en tales circunstancias también supo dar un alto ejemplo de disciplina y espíritu militar y marino, que orgullosamente recoge su Comandante: «Desde que perdí el sentido hasta el último momento de abandonar el navío, ocurrieron tales sucesos, según ha llegado a mi noticia, durante los que hubo tal orden, obediencia y disciplina, que contribuyó en mucha parte al logro del feliz desembarco de mi gente, que les hace más honor que el mismo combate, por lo que los considero dignos de la gracia de S. M. y recomendación de V. E.» (8).

Lo acaecido al *Rayo* en el combate lo conocemos por los escritos de Escaño y por los datos sueltos que, respecto a este navío aparecen en los partes de los demás Comandantes; ya que en los expedientes de Trafalgar, conservados en el Archivo Central del Ministerio de Marina, no se encuentra el parte de campaña que de su actuación en el combate debió dar el Brigadier D. Enrique Mac-Dónell, que lo mandó; y únicamente el relativo a lo sucedido en las operaciones que en los días que siguieron al encuentro se llevaron a cabo para socorrer a los navíos desmantelados e intentar rescatar a los marinados por el enemigo, en las que el *Rayo* tomó parte con varia fortuna.

En el combate del día 21 formó en la tercera escuadra, al mando de Dumanoir, entre el *Scipion* y el *Redoutable*; y al formarse las líneas en orden inverso, quedó con el primero por la proa. Se batió en su lugar, y separado de su división al tener que caer a sotavento para evitar a los navíos franceses que estaban abordados, volvió al fuego, incorporándose

(8) Parte de campaña dado por D. Cayetano Valdés, a 2 de noviembre de 1805 (Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expediente Trafalgar) (Doc. IV.)

al *Príncipe de Asturias*. Por orden recibida del navío insignia, fué en socorro de los navíos que aún se batían, y cuando cesó el fuego, se unió al Príncipe, obedeciendo la señal que izó éste; y junto con los demás navíos que se agruparon siguiendo la insignia de Gravina, se dirigió al Placer de Rota, donde dió fondo (9).

El Comandante del *San Francisco de Asís*, D. Luis Antonio Flores, redactó su parte el 27 de octubre de 1805, en la playa del Puerto de Santa María, a donde le arrojó la tempestad con los restos del naufragio de su buque (10).

La triste situación en que a la sazón se encuentra, herido y destrozado, «sin salud ni ropa», y atareado además en «salvar los efectos del Rey», no le permiten ser en su escrito muy explícito y detallado. «Me hallo lastimado —dice— y aún con la cabeza bastante débil para notificar a V. E. todo lo ocurrido en el navío *Asís*; no obstante, de lo más esencial diré lo que pueda.»

El día 20 salió con la Escuadra y ocupó el lugar que tenía asignado en la formación, hasta que por la noche y de resultas de las variantes de rumbo, quedó agrupado con otros navíos.

Amaneció el 21 y se mantuvo en su puesto en la línea de batalla, en la tercera Escuadra, en la que había buques

(9) «Extracto del Diario de la Mayoría», parte redactado por Escaño. Escrito del mismo, fechado el día 5 de noviembre de 1805, que lleva por título «Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular, e indicación, según las noticias que se han podido adquirir de Comandantes y Oficiales» (Arch. Central de Marina, Sec. Histórica, expediente de Trafalgar). (Doc. V.)

Mac-Dónell trató de lo acaecido en el combate en un escrito crítico titulado «Examen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805, entre las escuadras combinadas de España y Francia, y la de la Gran Bretaña. Por un Oficial español de Marina que se halló en dicho combate». Este escrito del Comandante del *Rayo* fué publicado por el autor el año 1942, en la revista de la Universidad de Zaragoza.

(10) Parte de novedades dado por Flores el 27 de octubre de 1805 (Archivo Central de Marina, Sección Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Doc. VI.)

mezclados de las otras, «y en esta disposición —dice— y con la gavia en facha, sostuvo el combate con la división enemiga que dobló por barlovento dentro de la línea». «Desde mi navío al *Neptuno* español, que era cabeza, no había Jefe, y estábamos como unos siete navíos fuera del fuego, por lo cual resolví para ceñir de la otra vuelta, con la esperanza de que me seguirían los demás y lograríamos doblar a los enemigos (que) tuvimos por barlovento.» «Hasta entonces me batí por babor, y me batieron por la misma aleta según iba virando y doblando los enemigos el centro de la línea».

«Ya sea por la flojedad del viento o por otra razones, había varios navíos franceses que no sólo no viraron, sino que se mantuvieron arribados.» Con el aparejo en facha, logré volver a hacer fuego en un pequeño claro que me dejaban los navíos *Héroe* y *Rayo*; pero manteniéndose el primero arribado, a poco rato me sacó de tiro, lo cual me obligó a forzar la vela para propasarlo y orzar, ya que él no lo hacía. El poco viento y la demasiada proximidad de dicho *Héroe* me impidieron lograrlo, y entretanto fuimos cayendo a sotavento.»

Con esto terminó la acción del *San Francisco de Asís* en el combate. Se incorporó al *Príncipe de Asturias* y siguió sus aguas hasta fondear al N. de la Torre de San Sebastián. Había recibido nueve balazos a flor de agua, cuatro en el palo mayor, amén de otros en diversas piezas de la arboladura, y salió con el velamen y jarcia destrozados.

No había terminado todavía su misión. El 22 salió a la mar con las fuerzas encargadas de auxiliar a los navíos *Neptuno* y *Santa Ana*. Y el 23 se perdió en la playa del Puerto de Santa María, batido por la tempestad que aquellos días castigó a la costa.

También en el *San Agustín* se combatió reciamente.

Formada la escuadra al iniciarse el fuego en línea de batalla, orden inverso, mura a babor, ocupaba la cabeza del centro por la proa del *Santísima Trinidad*, al que sus magníficas características designaban como presa especialmente deseada por el enemigo.

Don Felipe Jado Cagigal, Comandante del *San Agustín*, comienza su parte de campaña diciendo: «Las diferentes contusiones y particularmente las heridas de la cabeza, no me permiten sino con mucho trabajo ordenar los varios acontecimientos del combate sostenido en la tarde del 21 del mes pasado sobre el navío *San Agustín*, que he tenido el honor de mandar». Pero las lagunas que puedan existir en el parte del Jefe están ampliamente compensadas con las noticias que contienen los de sus subordinados, el Comandante de la batería del alcázar, D. Pedro Núñez; el Comandante de la segunda, D. José Va Rey, y el Oficial Comandante de los cuatro cañones a popa de la primera, D. Vicente de la Lama y Montes (11), que vienen a completar el redactado por su Comandante.

Con los datos reunidos de todos ellos, podemos precisar el papel que correspondió al *San Agustín* en el combate.

A su comienzo, una de las columnas enemigas, la de Nelson con el *Victory* a la cabeza, «se dirigió al medio de la vanguardia —dice Jado—, recorriendo desde allí por barlovento hasta las tres, poco más o menos, hora en que habiendo desfilado toda la línea enemiga y atacado al navío *Trinidad*, cortando el centro por aquella parte y abrumándole sobremanera

(11) Los cuatro partes fueron fechados en Cádiz. El de Jado Cagigal, a día 3 de noviembre de 1805, y los de sus subordinados, el día siguiente. Tres de los cuatro marinos cuyos testimonios se utilizan resultaron heridos en el combate: Jado Cagigal, Lama y Montes. Todos los documentos citados radican en el Archivo Central de Marina, expediente sobre Trafalgar. (Docs. VII, VIII, IX y X.)

mandé pasar la gente a estribor, y por señal del *Trinidad,* de arribar y sostenerle en su desventaja; así lo ejecuté, dirigiéndome derechamente sobre un navío de tres puentes que le batía por estribor, a quien a las primeras descargas, hechas con todo ardor y acierto, rompimos parte de sus vergas».

En la primera parte del combate, desde las doce y cuarto hasta aproximadamente las tres de la tarde, el *San Agustín* se batió con la columna enemiga que desfiló por su banda de babor, sosteniendo contra ella un fuego muy vivo. A esta hora le hizo el *Santísima Trinidad* señal de que arribase para ayudarle, ya que me veía atacado por fuerzas superiores.

El intento del *San Agustín* en favor del *Santísima Trinidad* no bastó para salvarlo, y por contra, se emplearon en atacarle a él las fuerzas que batían al navío de Hidalgo de Cisneros, desde el momento en que éste cesó en su defensa y arrió la bandera.

Dejemos nuevamente la palabra a Jado Cagigal. En las duras frases de su parte encontraremos el más vivo relato de lo que fué a bordo de su navío el resto del combate: «Al fin, rendido el *Trinidad*, se emplearon contra el *San Agustín* los dos navíos de tres puentes que por babor y estribor le batían, tomando nuestras aletas y enfilando una baterías en las que quitaron una porción de cascabeles a los cañones, a quienes se les contestaba con las miras de popa y algunos cañones de esta parte, pues era preciso además continuar el fuego por el costado contra otros dos navíos de 80 que por estribor y mura de la misma banda nos acribillaban a metralla».

«Rompido el centro y rendidos algunos buques de él, se replegó el enemigo en número de cinco navíos sobre éste, que sostuvo su fuego hasta más de la cinco de la tarde, que fué preciso ceder a tanta superioridad y a dos repetidos y

continuados abordajes; pues aunque al primero fueron rechazados con pérdida de un Oficial, algunos muertos y varios prisioneros; al segundo ya no pudo oponérsele suficiente gente, por hallarse ocupada en las baterías la poca que restaba, continuando el fuego con los otros buques, que me estrechaban más y más.»

«En conclusión, Excmo. Sr., desarbolado del palo de mesana, faltos los obenques y maniobra y pasado con multitud de balazos los de mayor y trinquete; desmontados muchos cañones del alcázar y barridos sus sirvientes, disminuidos notablemente; haciendo agua por algunos balazos recibidos a su flor; después de haber apagado el fuego que se insinuó en la santabárbara y en otros parajes; restablecido el orden que se había turbado un poco con estos terribles accidentes; herido yo, mi Segundo, el Oficial de alcázar, el Comandante de la segunda batería, el de la toldilla y casi todos contusos, al fin, sin recurso alguno, rodeado de fuerzas superiores y en tal estado, se rindió el navío *San Agustín* (pero con la satisfacción de no haber arriado la bandera del Rey, que con el palo de mesana se fué al agua), después de cinco horas de combate, para que al último pereciese de un modo que permitiese salvar el corto residuo de su benemérita tripulación.» Así fué que aquella misma noche cayeron todos los palos y bauprés, haciendo tal cantidad de agua que era forzoso emplear todas las bombas para su conservación y flote. Efectivamente, salvada la gente precipitadamente en los buques enemigos, fué quemado el navío, según he visto con placer, ya que mi costancia no bastó a salvarle o sumergirle en la acción, de que no estuvo muy distante...»

«Esto fué lo que se hizo en este navío, y pago que no puedo elogiar mejor como debo a todos mis Oficiales, que diciendo sencillamente que todos ellos concurrieron a esta acción

respectivamente con todos sus esfuerzos y empeño recíproco, sin que me hayan dejado nada que desear.»

Sucumbió, pues, el *San Agustín* ante fuerzas superiores, pero sin haber dado al enemigo la satisfacción de verle arriar materialmente la bandera.

Heroica fué su defensa, cuando en la última fase del combate, rendido el *Trinidad*, los buques que batían a éste se concentraron sobre él en la siguiente forma: un navío de tres puentes por la aleta de babor; otro de igual clase por la de estribor, y un navío de 80 cañones por el costado de dicha banda, haciéndole tal fuego, que por tres veces fué barrida la toldilla de marinería y tropas. Allí fué herido de muerte el Alférez de Navío D. Ramón Echagüe; y prendió un incendio que llegó hasta la santabárbara. Dice el Teniente de Fragata D. Vicente de La Loma: «Se incendió un cartucho, sin saber cómo, hallándome al pie del tercer cañón de mi batería (la primera), que inutilizó a todos sus sirvientes e incendió todo el costado, que procuré apagara fuerza de agua y vino, tanto exterior como interiormente: y atribuyo este incendio a alguna granada o taco del enemigo».

Finalmente, se rindió el navío, destrozado y sin poder hacer jugar los pocos cañones que no habían sido inutilizados, «pues apenas quedó gente para servir la poca artillería que quedaba útil». Y como dice Jado Cagigal con noble sencillez al terminar su parte, «es cuanto puedo participar a V. E. acerca de este combate, en que acabó para todos el navío *San Agustín*, que mandé».

En el *Santísima Trinidad* arbolaba su insignia el Jefe de Escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, que resultó herido en el combate, así como su Ayudante, el Teniente de Navío D. Claudio Roig, y muerto su segundo Ayudante, el Teniente de Fragata D. Martín de Oria.

Grandes fueron las bajas sufridas, tanto en muertos como en heridos, y ninguno de los Jefes y Oficiales del Estado Mayor de Cisneros, salvo un Ayudante, salió indemne de la lucha. Su Capitán de Bandera, el Brigadier D. Javier de Uriarte y Borja; el Capitán de Navío segundo Comandante, D. Ignacio de Olaeta, y el tercero, Capitán de Fragata don José Sartorio, fueron igualmente heridos.

Estas bajas manifiestan bien a las claras lo duro que se combatió en el *Trinidad*; navío al que su desplazamiento y dimensiones, desusados en la época, marcaba como presa especialmente apetecida por el enemigo. Hoy podemos reconstruir su actuación en la contienda mediante el parte que Cisneros dirigió a Gravina desde Algeciras el día 31 de octubre; que es completado por un documento que le acompaña, titulado «Conducta del navío *Santísima Trinidad* en el combate de las escuadras combinadas de España y Francia, con la Armada inglesa, sobre el cabo Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, y sucesos del mismo navío hasta el 24 del propio mes, en que de resultas se fué a pique» (12). De ambos documentos se transcribe a continuación en la parte que se refiere al 21 de octubre, ya que nada como ellos puede dar la sincera impresión del combate, visto desde el *Trinidad*.

Hidalgo de Cisneros comienza diciendo: «Considerando a V. E. impuesto en todas las ocurrencias de la escuadra en el combate de ella del día 21 de octubre, sólo ceñiré a participarle las particulares del navío *Santísima Trinidad*, en que tuve arbolada mi insigna».

(12) Parte de Hidalgo de Cisneros, del 31 de octubre de 1805, y el documento adjunto a él, que se titula «Conducta del navío *Santísima Trinidad* en el combate de las escuadras combinadas de España y Francia contra la Armada inglesa, el 21 de octubre de 1805, y sucesos del mismo navío basta el 25 del propio mes, en que de resultas se fué a pique» (Arch. Cent. de Marina, expediente sobre Trafalgar). (Doc. XI y XII.)

«Colocado dicho navío por la proa y a corta distancia del Almirante francés, en la línea de batalla inversa, por la señal que para ello hizo dicho Jefe a las ocho y media; en situación y dispuesto todo para emprender el combate; luego que llegaron a tiro de ello, el navío del Almirante Nelson, que seguido de otros de tres puentes se dirigían hacia nosotros; pero ya más cerca, a las once y media, y reconociendo que su rumbo se dirigía a cortar la línea entre la popa del *Trinidad* y proa del Almirante francés, mandé, para evitarlo, que se metiesen las gavias en facha, estrechándome a la mayor inmediación posible al referido navío francés; y empezando a las doce, para el mismo efecto, un fuego vigoroso y sostenido, conseguí de dicho modo fustrar el intento del Almirante inglés; pero verificado el corte por la popa del *Bucentauro*, se colocó a nuestra aleta de estribor, a muy corta distancia; ejecutando lo mismo por la parte de babor los otros dos navíos de tres puentes que le seguían, en cuya disposición continuamos el combate con los tres referidos buques; que también batían el *Bucentauro*, el que había sido desarbolado de sus palos mayor y mesana. A cosa de las tres mandé formar de vela en lo posible, según el mal estado en que se hallaba nuestra maniobra, así para separarme de dicho navío, que con la falta de sus palos se nos venía encima, como para alejarme algo del fuego de los enemigos y poder reparar algún tanto las averías y volver de nuevo al fuego; pero el viento muy flojo y marejada no nos permitieron ganar la distancia, al paso que por instantes se aumentaban los destrozos en el aparejo.»

«A las tres y media me retiraron herido, y al cuarto de hora me participó el Comandante el estado deplorable en que se hallaba el navío.»

«Seguidamente bajó, herido como lo estaba ya, el segundo

y verbalmente me informó hallarse ya sin gobierno, por estar enteramente desarbolado de todos sus palos; inutilizada mucha parte de su artillería y la restante sin poder hacer fuego por hallarse embarazados los costados con los palos, jarcias y velamen; con muchos balazos a flor de agua y cubiertas sus baterías de muertos y heridos.»

«Le envié a decir al tercer Comandante con mi único Ayudante, D. Francisco Basurto, continuase la acción en lo posible, sin rendirse antes de consultar a los Oficiales que quedaban en la acción; lo que verificado, según me participó, a las cuatro, quedó el navío rendido, manifestándolo con una bandera enemiga que se presentó en la mano, por no haber parage donde colocarla, y evitar de dicho modo la total mortandad de la gente que, sin poder hacer fuego, lo estaba sufriendo.»

«El navío quedó en tan mal estado, que sin embargo de haberme manifestado los Oficiales ingleses que lo marinaron el empeño particular del Almirante Nelson de rendirlo y conducirlo a Inglaterra, para cuyo efecto le había destinado tres navíos más fuertes de su escuadra, tuvieron que desistir de esta idea, sacándonos precipitadamente al tercer día del combate, por la excesiva agua, que no podían contener las bombas; la que en la misma noche lo sumergió enteramente...»

«Debo elogiar a V. E. la bizarría e intrepidez con que se portaron en la acción los Comandantes, Oficiales y tripulación.»

El relato del parte transcrito queda completado con el contenido en el ya citado documento «Conducta del navío *Santísima Trinidad* en el combate...», en el cual se hallan interesantes aspectos de la actuación del navío en la batalla, y sobre todo presenta una visión de conjunto de ésta, en relación con el buque insignia de Cisneros.

Este documento, interesantísimo, no obstante los errores que forzosamente contiene, a consecuencia de la deficiente observación e información que desde el navío podía obtenerse en tan extenso teatro de combate, empieza con una breve alusión a la posición relativa de las fuerzas de ambos bandos en la fase preliminar del encuentro, y sigue diciendo: «Comenzó el combate como a las once y media de la mañana, por la retaguardia, rompiendo el fuego el *Real Soberano*, navío de tres puentes de la insignia del Vicealmirante Coligut (Coolingwood), contra el *Santa Ana*, de la del Teniente General D. Ignacio Alava.

»El navío *Victoria*, del mismo porte, de la insignia del General Jefe, Vicealmirante Nelson, se dirigió en la misma posición que la Armada inglesa, hacia el centro de la combinada, formando con el *Temerario* y *Neptuno*, de tres puentes, una línea casi paralela a la que formaban en aquella parte el *Bucentauro*, de 80 cañones, de la insignia del Almirante Villeneuve; por su proa el *Trinidad*, de la del Jefe de Escuadra D. Baltasar Cisneros, y por la de ésta el *Heros*, navío francés, con el ánimo bizarro y el más intrépido de cortar la línea por entre el *Trinidad* y *Bucentauro*.

»Desde el *Santa Ana* fué corriendo el fuego hacia la cabeza y hacia la cola de la línea, y en pocos momentos quedó empeñado un combate general.

»El *Trinidad*, con su gavia y sobremesana en facha, cerró su distancia con el *Bucentauro*, para oponerse a aquel atrevido intento, retardando su fuego, a pesar de los deseos y ardor generales, y se mantuvo en majestuosa, amenazante irración (?) esperando al *Victoria*, que se figuraba debía ser su adversario particular; el cual gobernaba con su expresada división a un rumbo diagonal a la línea combinada, de vanguardia a retaguardia, a un largo abierto por estribor, porque

cerrada la distancia expresada, se dirigía a cortar por la popa del *Bucentauro*, y cuando iba a cruzar por el través de barlovento del *Trinidad*, a un tercio muy corto de tiro de cañón, rompió ésta el fuego más bien dirigido e incesante y terrible, tanto que desde aquel momento empezó a experimentar el *Victoria* averías de la mayor consideración en su arboladura y aparejo; y a la mitad del combate, como a las dos de la tarde, ya había desarbolado del palo de mesana por su fogonadura, de sus masteleros mayores y sus vergas todas, y se hallaba sin gobierno para dirigirse a efectuar su valerosa resolución de cortar la línea.

»En esta situación, en lugar de seguir su rumbo, arrumbó de popa y orzó por babor (tal vez involuntariamente), barloándose a tiro de fusil con el *Trinidad*; presentándole el costado y todos sus descalabros. No es tan fácil como describir lo material de esta escena, expresar hasta qué grado se reanimaban el ardor y la confianza del *Trinidad* con la presencia de aquel espectáculo.

»En estos momentos, el *Trinidad*, a toda vela, se interpuso entre el *Victoria* y el *Trinidad*, y con atrevida acción sacó a aquél del empeño y siguió a efectuar el corte de la línea que no había podido verificar Nelson. La cortó por la popa del *Trinidad*, por el claro que dejó el *Bucentauro*, que se adelantó en el mismo tiempo y se barluó a tocapelones por barlovento con el *Trinidad*, obligándolo a suspender el fuego algunos minutos. Así pudo pasar por la popa de ésta, rascándola, el *Temerario*, a situarse por la aleta de estribor a tiro de pistola. En seguida de él, y a muy corta distancia suya, llegó el *Neptuno* y tomó la aleta de babor del *Trinidad*, al mismo tiro de pistola o fusil; y como el *Victoria* iba cayendo a sotavento y quedándose por la popa, resistió el poder batir los tres navíos ingleses con la misma ventaja, y al mismo tiempo

al *Trinidad* y al *Bucentauro*. Entonces se mudó la fortuna.

»El *Trinidad*, todavía con sus palos, masteleros y vergas, arribó, menos la de velacho, vió desarbolar de los palos de mayor y mesana, destrozar y rendir al *Bucentauro,* como a las tres de la tarde, casi arbolado con él, después de lo cual el fuego de los tres navíos ingleses se dirigió sólo al *Trinidad*, y por último, dejando por la popa y por consiguiente sin salida al *Bucentauro* y *Victoria*, permanecieron en su ventajosa posición el *Temerario* y *Neptuno*, destrozando con un fuego incesante al *Trinidad*, que se mantuvo así sin poder hacer uso del suyo, en defensa desesperada, hasta quedar arrasado de todos sus palos, cubierto de destrozos de ellos y de sus vergas, masteleros, jarcias y velas, habiéndose ya retirado heridos o quemado muertos cuantos tenían destinos en la toldilla, alcázar y castillo, desde el General hasta el Guardia Marina que custodiaba la bandera, quedando sólo el Comandante sobre el alcázar, y sin sentido fué llevado al sollado después de las cuatro de la tarde.

»Entonces el General Cisneros, que también lo estaba gravemente, dió orden por un Ayudante al tercer Comandante, que tenía su destino en la primera batería, de que subiese al alcázar, y que juntando allí los Oficiales que hubiesen quedado, se informasen del estado del navío, y resolviesen su rendición.

»Así acabó, con el día, el combate del *Trinidad*, sin que hubiese cesado su fuego sino en pocos minutos una sola vez, desde el principio de la acción, en la cual quedaron muertos gloriosamente los Tenientes de Navío D. Juan Sisniegas (13), D. Joaquín de Salas, D. Juan Matute, el Teniente de Fragata D. N. Urias (14), el Teniente de Navío D. Juan de Medina y

(13) Cisniega.
(14) Don Martín de Oria.

un gran número de soldados y marineros de su valerosa dotación; y heridos mortalmente o de menos gravedad, entre los que se incluye al General Cisneros y diferentes Oficiales.

»Luego que cesó el fuego, se reconoció que había en la bodega sesenta pulgadas de agua, y se puso toda la atención al trabajo de las bombas.»

Estos relatos permiten ver al *Santísima Trinidad* en todos los momentos del combate; y de entre todos los magníficos datos de espíritu militar y marinero que en ellos aparecen, conviene hacer resaltar uno, ya que comentarlos todos sería, sobre prolijo, inútil, porque en sí mismo tienen su más gloriosa exaltación: el bello ejemplo que dió el Guardia Marina D. Antonio Bobadilla y Eslava, al comenzar, y terminar, su carrera muriendo en la guardia de la bandera que, por la Ordenanza, le confiaba el Rey.

El *San Leandro* pudo salvarse, aunque con graves averías en la arboladura y velamen y numerosos balazos, siete de ellos a lumbre de agua, después de una magnífica actuación que el circunstanciado relato que en el parte hace su Comandante D. José de Quevedo, nos permite reconstruir con cierto detalle, al par; que nos presenta la forma en que durante toda la acción se mantuvo en el fuego, contribuyendo con el suyo a desmantelar el *Royal Sovereing*, de Coollingwood, que equivocadamente, y sin duda a causa del estandarte azul que arbolaba al tope del trinquete, tomó por el *Victory*, de Nelson. Permite precisar que con una carronada de su navío lo desarboló del mastelero de juanetes de proa.

Manifiesta el Comandante del *San Leandro*, con justificado orgullo (15) que «el fuego, aunque vivo, no ha sido precipitado, por no exponerse a hacerlo a uno de los nuestros

(15) En su parte de novedades dado el 29 de octubre de 1805 (existe en el Archivo Central de Marina). (Inserto en el Apéndice, doc. XIII.)

en las orzadas y arribadas que se hicieron para precaver las enfilaciones, de lo que resultó tener que hacer el fuego ya por una banda, ya por otra, y a veces por las dos. Tal se ejecutó con el mayor orden y prontitud, lo que se debe a la serenidad, actividad y valor de los Oficiales de las baterías, que no permitían hacer fuego sin estar delante, y a la actividad del segundo Comandante, D. Salvador Meléndez, del Teniente de Fragata D. Norberto Mellas y del Alférez de Fragata don Santiago de Palacios, que tenía de Ayudante, y que iban a llevar a las baterías las noticias de los movimientos del navío y la orden de la parte por donde se debía hacer fuego, y así me es preciso recomendar el valor, serenidad y actividad de todos los Oficiales de Marina, de Ejército y Guardias Marinas.»

Las dificultades del fuego aumentaron, porque desde su comienzo y debido a encontrarse en la zona central del teatro del combate, el mucho humo le privó de la vista de las escuadras y de su posición respectiva, y no mantuvo contacto con más navíos amigos que el francés *Neptuno*, que estuvo siempre a su voz, otro también francés y el español *San Justo*.

El parte de Quevedo comienza con precisiones relativas a la posición de la escuadra al amanecer del día 21 de octubre, los movimientos y evoluciones ordenados por el Almirante Villeneuve, y la maniobra del *San Lorenzo*, para tomar su puesto en la línea, entre el *Redoutable* y el *Neptuno*.

«Poco después de las doce —relata Quevedo—, una columna de la escuadra enemiga, con un navío de tres puentes a la cabeza, con insignia azul al tope de trinquete (el *Royal Sovereign*), rompió el fuego contra el matalote de popa del *Santa Ana*, hallándose este navío por la popa del *Neptuno* francés, a la voz del *Bucentauro*, del *Redoutable* y *San Justo*.»

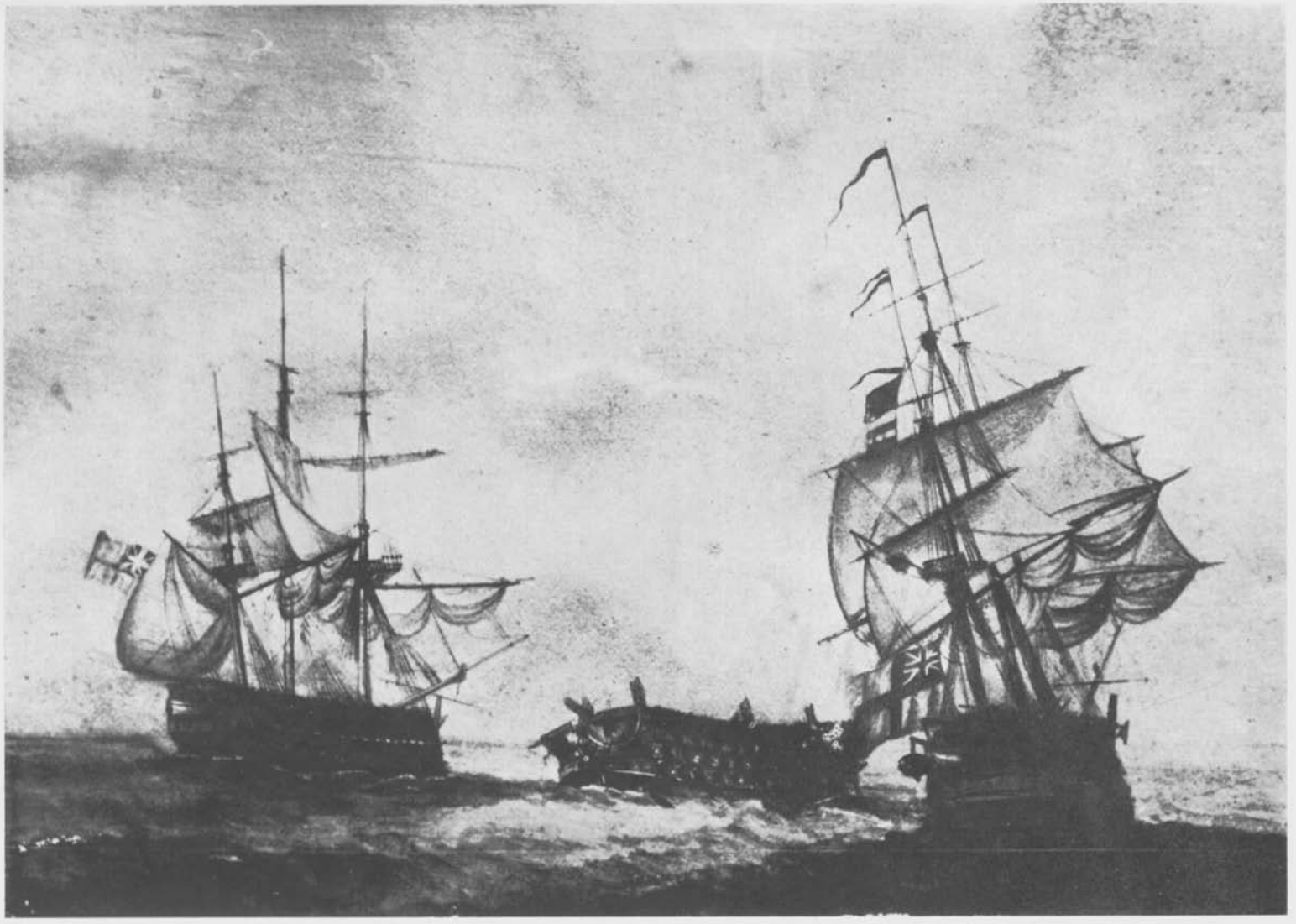
El *Royal Sovereign*, apoyado por los de su insignia que le

seguían, se situó, para mejor batirlo, por la aleta del *Santa Ana*, que arribó. El *San Leandro* le auxilió primeramente con el fuego de los guardatimones, y después con el de las baterías. Para hacerlas jugar con la máxima eficacia, y para no quedar enfilado de popa por los fuegos de Collingwood y de otro navío británico de tres puentes que le acompañaba (posiblemente el *Selle Isle*), tuvo que maniobrar orzando y arribando repetidas veces, haciendo fuego por una y otra banda o simultáneamente por ambas. En estas operaciones le seguía el navío francés *Neptune*, apoyándose mutuamente con sus fuegos.

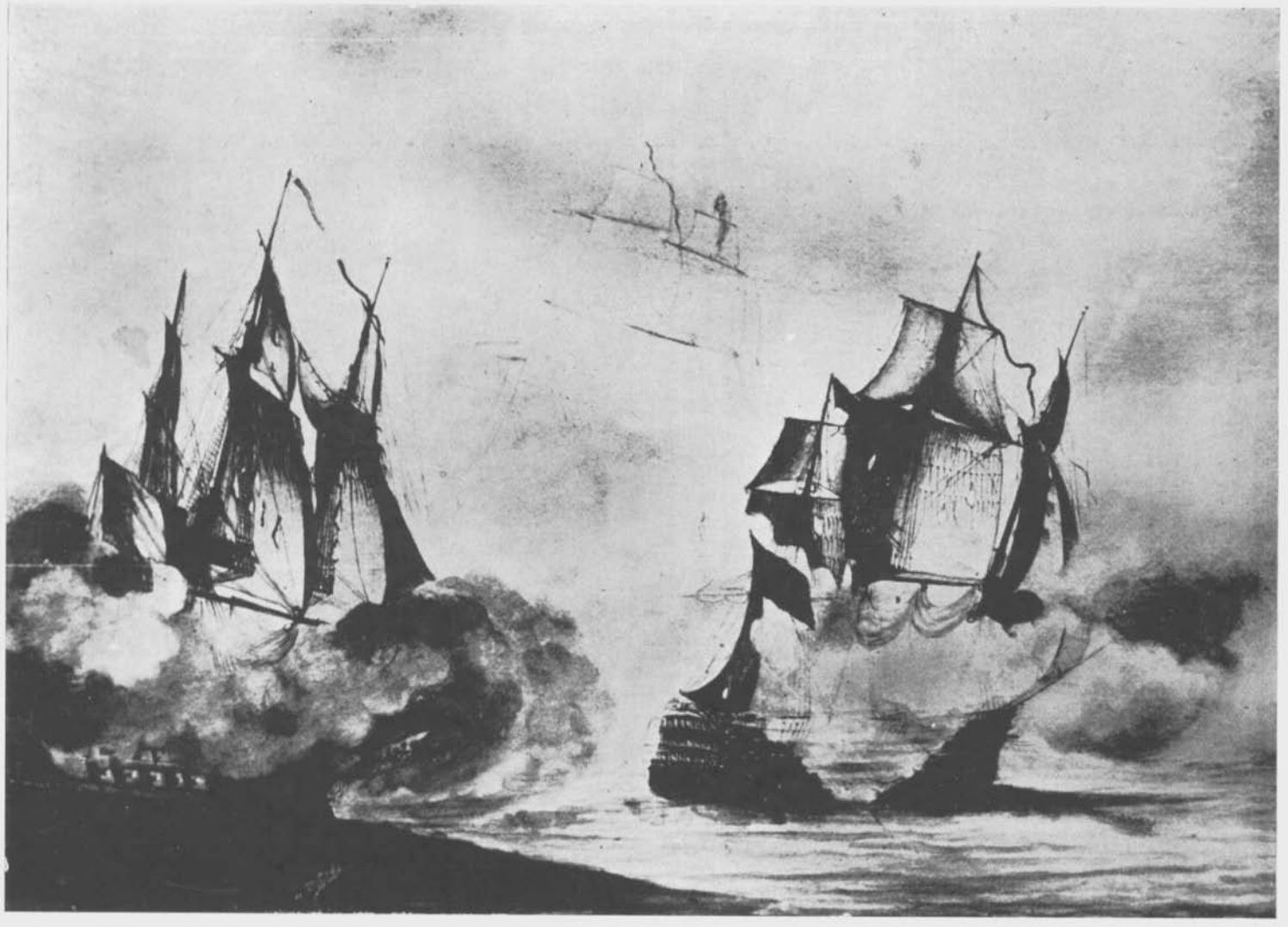
El que estaba sufriendo vióse aumentado con el que le hacían los navíos británicos venidos en apoyo de su Vicealmirante, y pronto estuvo el *San Leandro* con el velamen destrozado, la maniobra cortada e inutilizada la mayor parte de su arboladura. El palo mayor y el trinquete, con tres balazos cada uno, quedaron sin aguante; lo mismo que el mastelero de gavia, que recibió otro balazo en el tercio alto; siendo preciso asegurarlos con guindales y brandales que como medio de fortuna hubo que ponerles durante la acción, para suplir la falta de los estays. La totalidad de la arboladura resultó tan quebrantada, que todos los palos, excepto el trinquete, se rindieron al día siguiente del combate, a pesar de haberlos aliviado echando abajo las vergas, de juanete.

Dada la comprometida situación de la arboladura del *San Leandro*, Quevedo dió el trinquete para separarse un poco del fuego y asegurar los palos, a cuyo tiempo, observando que el *Príncipe de Asturias* venía arribando, haciendo fuego, gobernó para incorporarse a él y seguir sus movimientos.

Reunido a los navíos que seguían la insignia del Comandante General español, envió a su bordo un Oficial para dar cuenta del estado en que se hallaba su navío y comunicar que



Navío *Santísima Trinidad* entre dos navíos ingleses que intentan socorrerle, momentos antes de irse a pique, al día siguiente del combate de Trafalgar (22-X-1805).



El *Victory* intenta cortar la línea de la escuadra combinada colocándose entre el *Santísima Trinidad* y el *Bucentaure* francés, sin lograrlo.

se hallaba en la imposibilidad de darle el remolque que le había pedido.

Para reparar en lo posible la arboladura, «se dieron reatas al palo mayor, al que no se pudo dar ruecas por tener partida la vimelga de respeto; al de trinquete se le pudo formar con barras de repuesto del cabrestante, en el balazo próximo a la fogonadura de la cubierta del castillo, y se pasaron los cabos principales», con lo que tras del *Príncipe* pudo seguir en demanda del puerto de Cádiz, dando fondo en las primeras horas de la madrugada siguiente, al N. de la aguja del Castillo de San Sebastián.

En el parte, fechado en Cádiz a 29 de octubre de 1805, cita Quevedo como distinguidos a bordo de su navío, además de los Oficiales mencionados, «a los dos Condestables, Antonio Secade y Miguel Sánchez, y todos los individuos del Real Cuerpo de Artillería y de batallones agregados a ellos que hacían de cabos de cañón, pues aunque toda la gente ha manifestado un valor y deseo de sacrificarse, aquéllos, por su destino, lo han más acreditado. El Alférez de Fragata, primer piloto, D. Juan de Vera, se mantuvo durante la acción, con la mayor serenidad al lado del timón, para las orzadas y arribadas que mandaba, en lo que no noté el menor retardo.»

Y continúa diciendo: «Igualmente debo recomendar la serenidad del primer Contramaestre Antonio Pereyra, que estuvo prontísimo para remediar al instante las faltas de estays y brazas, siguiendo la instrucción que se dió en la Escuadra. Los demás Oficiales de mar y gente destinada a la maniobra ha estado igualmente pronta, y así tengo la satisfacción de no poder informar mal de individuo alguno por lo que respecta a lo militar; pero sí debo hacer presente que por lo que respecta a los marineros son muy pocos con los que se puede contar».

El *San Justo* fué uno de los navíos españoles a los que cupo la suerte de sobrevivir al combate, hasta que en 1826 se desguazó en Cartagena (16).

El parte de campaña que el 29 de octubre dió en Cádiz su Comandante D. Miguel Gastón (17), recalca las fatales consecuencias de las faltas tácticas que vinieron a coronar los errores estratégicos de una campaña concebida y dirigida por el Alto Mando de París. En él se nos aparece en la descarnada realidad de sus efectos la negligencia de hacer salir a la escuadra hispano-francesa sin un detallado y circunstanciado plan de operaciones para el combate que se buscaba determinadamente.

Gastón dice textualmente: «En consecuencia de la señal hecha por el General a las diez de la noche del día 20 de octubre, de formar una pronta línea de combate sin sujeción a puestos, sobre el navío más a sotavento, arribé a ejecutar la orden, pretendiendo tomar al efecto la popa del navío *Bucentauro*, pero disputado este puesto por tres navíos franceses, corrí la línea por barlovento a ocupar un claro de la vanguardia.

»Amanecido que fué, estando la escuadra en desorden y el enemigo a la vista, puso el General la señal de formar la línea de combate con sujeción a puestos; seguidamente maniobré a tomar el que me correspondía, lo que no pude conseguir prontamente por el poco viento y haberse agolpado varios navíos en aquel punto, teniendo que maniobrar a evitar abordajes. El General hizo a este tiempo la señal de virar por redondo a un tiempo, lo que ejecuté, de cuyo apelotonamiento

(16) MARLIANI, *Combate de Trafalgar*, Apéndice núm. 2, pág. 21 de los Apéndices.

(17) Parte de campaña de D. Miguel Gastón (Comandante del navío *San Justo*, a Gravina, fechado a 29 de octubre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sección Histórica, expediente de Trafalgar). (Doc. XIV.)

de navíos, y éste, el *San Agustín* inmediato al *Santa Ana*.»

Roto el fuego y duramente atacado el *Santa Ana*, le sostuvo el *San Justo* con los suyos, disparando ya los guardatimones, alternativamente las baterías. Terminó la acción batiéndose en último lugar con un navío inglés de tres puentes, junto al *San Leandro* y otro navío francés; hasta que obedeció la señal de virar por redondo, dirigiéndose a la retaguardia, en donde aún duraba la acción. Pero viendo al *Príncipe de Asturias* con averías, se encaminó a sostenerlo, y uniéndose a él, obedeció su orden de seguirle en la retirada a Cádiz.

Resultó con graves averías en la arboladura y velamen, pero no obstante fué quizá el navío español que menos padeció en el combate.

El *Santa Ana* tuvo en el combate 238 bajas —97 muertos y 141 heridos—, entre ellos su Comandante el Capitán de Navío D. José Gardoqui, y el Segundo Comandante de la Escuadra, Teniente General D. Ignacio María de Alava (18).

Este número de bajas, francamente elevado en relación con las 1.089 plazas que constituían la dotación del navío, permite apreciar su actividad en la lucha (19).

Abrió el fuego el *Santa Ana*, aproximadamente a las doce, sobre un navío inglés de tres puentes, que con una insignia azul al tope del trinquete, se dirigía a cortar la línea por su centro (20).

Este navío, el *Royal Sovereign*, una vez conseguido su

(18) «Noticia, en guarismos, de los muertos y heridos que ha tenido cada buque en la acción del día 21 de octubre». (Vid. doc. III.)

(19) «Noticia del estado en que se hallan los buques de la escuadra combinada al mando del Vicealmirante Villeneuve y del Teniente General D. Federico Gravina de resulta del combate último, y temporal que siguió». (Vid. documento V del capítulo siguiente.)

(20) Parte de campaña del navío *San Justo*, citado en otro lugar de este capítulo. No ha sido posible hallar parte de campaña del *Santa Ana*, por lo que hay que utilizar datos recogidos en otros documentos, para determinar su actuación en el combate.

objeto, tomó por la aleta del *Santa Ana*, y con un fuego que dadas sus posiciones respectivas, castigaba doblemente al navío español, le desarboló de todos sus palos y le inutilizó el timón, ayudado por otros dos navíos británicos, uno de tres puentes y otro sencillo.

A pesar del apoyo que prestaron al *Santa Ana* el *San Leandro*, el *San Justo* y el *Neptuno*, tuvo al fin que arriar la bandera cuando se hallaba completamente desarbolado e imposibilitado para maniobrar, por tener además el timón destrozado, un número de bajas que impedía no solamente la reparación de fortuna de las averías sufridas, sino incluso los servicios normales del buque en combate. Se defendió vigorosamente, y su fuego a tiro de pistola castigó duramente al *Royal Sovereing*.

El día 22, mediante extraordinarios esfuerzos y el auxilio que les prestó la división de represa, pudieron las gentes de Alava reducir a la tripulación británica que les marinaba, y haciéndose dueños del navío, que fué llevado hacia la costa a remolque de una fragata francesa (21).

También el *Monarca* sucumbió ante fuerzas superiores, en uno de los combates parciales, típicos de Trafalgar, que se produjeron a consecuencia de la ruptura de la línea de la combinada, en los que cada navío de ésta había de luchar contra varios navíos enemigos.

Sostuvo el fuego mientras le fué humanamente posible, y sólo se rindió cuando varios incendios simultáneos, uno de ellos en la santabárbara, vinieron a completar la obra de la artillería enemiga, que había desmontado las piezas de la toldilla y el alcázar, destrozando las baterías, diezmando la

(21) Parte de campaña de los navíos españoles citados, y «Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, etc.» y «Noticia del estado en que se hallan los buques de la escuadra, etc.». (Vid. documentos IV, V, XIII y XIV del presente capítulo y V del siguiente.)

dotación y puesto el buque en tal estado que los enemigos no pudieron salvar el casco, que se les fué a pique entre las manos.

El día 10 de noviembre de 1805, D. Teodoro de Argumosa, que tuvo el mando del *Monarca*, da al Comandante General de la Escuadra del Océano el parte reglamentario, en que narra la actuación de su buque en el combate.

El día 21 de octubre amaneció el *Monarca*, como el resto de la escuadra, a la vista de las fuerzas inglesas, y siguió sin novedad las evoluciones señaladas por su General, hasta las once y tres cuartos, en que abrió el fuego. Fué blanco de sus primeros disparos el navío *Royal Sovereign*, insignia del Vicealmirante Collingwood, que a la cabeza de su columna cortaba la línea hispano-francesa entre la popa del *Santa Ana* y la proa del *Fougueux*, que en la formación ocupaba el lugar anterior al *Monarca.*

«Siguió luego el navío (22) —escribe su Comandante— en fuego sostenido y constante hasta más de las cuatro de la tarde; verificándose desde la una del día hallarse siempre batido por dos navíos y tres, algunos de ellos de tres puentes, excusando los enemigos en lo posible presentar los costados y sí verificando su combate por la popa y mura, como se lo permitían la superioridad del número con que se batían, resultando de esta ventaja que a las tres y media, poco más o menos, en que yo me retiré a curarme de una terrible contusión en el pecho, quedaba dicho navío *Menorca* en la más deplorable situación, pues no tenía ningún obenque en sus

(22) Partes de campaña dados por el Comandante del *Monarca*, D. Teodoro de Argumosa, el 10 de noviembre de 1805 y por el Teniente de Navío D. José Moreno el día 4 del mismo mes, de los une se han obtenido datos que se citan y los párrafos que se transcriben, cuyo parte se inserta en el Apéndice (Archivo Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Documentos XV y XVI, respectivamente.)

palos, toda su maniobra cortada, sin verga seca ni de sobremesana, los palos acribillados y amenazando con su pronta caída, la artillería del alcázar y toldilla desmontada; mucha parte de ésta, en las baterías, en iguales términos; muchos muertos y heridos, según los partes verbales de los Comandantes de las baterías; las cubiertas destrozadas y parte de ellas caídas. En esta disposición quedó mi Segundo mandando, pero se deja conocer que siguiendo, como se verificó, batido siempre por dos y tres navíos, no podía ser la resistencia de mucho tiempo, como en efecto así sucedió, pues estando sangrándome me envió a avisar que a más del estado en que yo dejé al navío se hallaba en aquel momento haciendo mucha agua e incendiado en tres partes, siendo una de ellas la santabárbara; muy pocos cañones en las baterías servibles, y que en este concepto que dispusiera; siendo mi contestación que habiendo yo llenado las obligaciones de honor, llenase él las del suyo, que me era tan conocido, y que se arreglase bajo estos principios para determinar según exigiesen las circunstancias. Con cuyo motivo, lleno del mayor sentimiento, pero en la total imposibilidad de hacer otra cosa, arrió la bandera, para evitar indefenso el sacrificio preciso de la gente que con tanto gusto, complacencia y honor se habían presentado y sostenido en un combate tan desigual; y en un estado cual lo acredita no haber podido los enemigos salvar el navío. Me es materialmente imposible determinar a punto fijo el número de muertos y heridos, pero sí puedo afirmar que fué excesivo, particularmente el de los segundos, siendo muchos de éstos de grave consideración.

Faltaría de un todo a mi deber si dejase de hacer presente a V. E. el valor, la actividad, celo e inteligencia y el mayor deseo de sacrificarse en honor de las Armas del Rey que ha mostrado la digna Oficialidad de que he tenido el honor de

ser Comandante en esta acción, por lo que no puedo menos de suplicar a V. E. tenga la bondad de recomendarlo a la piedad de S. M. Igualmente que a los demás Oficiales Mayores y de Mar, guarnición, tripulación, en los que he notado un espíritu y valor, con deseo de sacrificarse, cual no he visto en muchas acciones en que he tenido el honor de encontrarme desde que estoy en el servicio.»

Estas hermosas palabras de Argumosa encierran en su seca sencillez la más viva descripción de la defensa que con sus hombres hizo del navío. Y de hermoso ejemplo de espíritu de disciplina pueden servir estas otras del Teniente de Navío don José Moreo, destinado en la primera batería: «No me es posible relacionar las posiciones de escuadra y demás ocurrencias, mediante que desde la primera señal de formar la línea de batalla bajé a dicho puesto (23), y en él me mantuve hasta que me mandaron cesar el fuego de orden del Segundo Comandante, que había estado mandando».

A bordo del *Bahama* fué también tan inevitable como inútil la pérdida sufrida. El navío del Brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano fué también víctima de las acumuladas circunstancias que consintieron al enemigo batir separadamente, con fuerzas concentradas, a unos navíos que, por ello, veían reducidas sus esperanzas en el combate a lograr mediante una enérgica defensa, dejar a salvo el honor del pabellón y hacer pagar al adversario lo más caras posibles sus victorias parciales, sumandos de la victoria total.

De lo ocurrido en el *Bahama* nos informan los partes de D. Tomás Ramery, que se hizo cargo del mando a la muerte de Alcalá Galiano, y de D. Benito Besabé, que quedó mandando cuando Ramery fué llevado prisionero a bordo del

(23) La batería.

Colossus (24), y a quien cupo la suerte de poder impedir que el navío fuera aprovechado por el enemigo y desembarcar en el litoral español a buena parte de su dotación. El parte del primero, relativo a la actuación del *Bahama* en el combate, está fechado en Cádiz a 19 de diciembre de 1805, y los de Besabé, en Sanlúcar de Barrameda, a 31 de octubre, se refieren a lo acaecido a bordo en los días siguientes al encuentro.

El día del combate a las nueve de la mañana, se hallaba el *Bahama* colocado en la línea, por la popa del *Algeciras* y con el *Aigle* siguiendo sus aguas. Navegaban ciñendo el viento por babor, y los enemigos, como a dos millas de distancia, venían formados en columnas arribando en popa sobre ellos.

Viendo que continuaba sin formarse debidamente la línea de batalla y que, al parecer, era el ánimo del enemigo cortar al conjunto aliado, para poner entre dos fuegos la parte cortada, estrechó la distancia con el *Algeciras.*

«El primer navío inglés que llegó al tiro de nuestra línea con dirección al centro —dice Ramery— fué uno de tres puentes, contra el que rompimos el fuego los navíos que teníamos por nuestra proa. El segundo inglés que seguía al de tres puentes, luego que estuvo a tiro, lo rompió contra nosotros, al que contestamos inmediatamente.

Serían las doce del día; el tercer navío inglés se nos situó al costado de babor, y contra éste rompimos todos nuestros fuegos. En este tiempo, el navío cabeza de otra columna, según su dirección, parecía querer cortar nuestra línea por entre la popa del Algeciras y proa nuestra; pero viendo que teníamos tan estrechada la distancia, que le era imposible

(24) Partes de Ramery y de Basabe del 19 de diciembre y 31 de octubre, que van insertos en el Apéndice (Arch. Cent. del Min. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre el combate de Trafalgar). (Doc. XVII y XVIII, respectivamente.)

el verificarlo, procuró hacerlo por nuestra popa; pero el navío *Aguila*, que también estaba unido a nosotros, no quiso arribar, por cuyo motivo se abordó con el inglés, y abordados siguieron batiéndose; pero con este abordaje resultó quedarse el *Aguila* retrasado y nuestra popa descubierta, situándose otro navío inglés por nuestra aleta de estribor a tiro de fusil.

«Viendo el Comandante que era mucho el destrozo que nos ocasionaba la ventajosa situación de este navío, mandó arribar, con objeto de presentarle nuestros fuegos, arribando él al mismo tiempo, con lo que quedamos prolongados.

El navío inglés que teníamos al costado de babor, con nuestra arribada nos quedó por la aleta y nos atacó entonces también a tiro de fusil. Estos navíos, con sus muchos fuegos de metralla y *palargueta* (palanqueta), nos inutilizaron toda nuestra maniobra, y a la media hora nos mataron al Comandante.

Hecho yo cargo del navío, seguí en la misma situación batiéndome; e imposibilitado ya de dar movimientos al buque por estar toda su maniobra picada, sin apercibirlo a causa del mucho humo, nos colocamos a las dos y media al costado de un navío de tres puentes.»

En esta desventajosa situación, batido por entrambas aletas por sendos navíos, a los que su posición permitíales hacerlo de popa a proa en el sentido dé la eslora, sin poder ser ofendidos por el fuego de las baterías laterales del español, que además tenía que combatir al navío de tres puentes que le atacaba por el costado, aún continuó el *Bahama* durante largo rato una defensa que parecía imposible.

La más viva descripción de la última fase de su defensa la encontraremos en el parte de su Comandante accidental: «Desarbolados ya del palo mayor y mesana, esperando por momentos ver caer el de trinquete, pues estaba todo acribillado

el timón partido por dos palanquetazos a flor de agua; mucha agua en la bodega, inutilizada toda la artillería de sobrecubierta, desmontada mucha parte de la de combés, las baterías llenas de cadáveres y heridos, llena la enfermería de éstos y perdida la esperanza dé ser socorridos, pues en nuestras inmediaciones no había buque alguno que no estuviera herido o imposibilitado de podernos auxiliar, dispuse llamar a Junta a todos los Oficiales, los que fueron de sentir no era posible hacer ya mayor resistencia, por lo que mandé suspender el fuego que aun hacíamos y arriar la bandera. Los enemigos cesaron el fuego luego que advirtieron la rendición, y a las cuatro y cuarto vino un bote inglés y me condujo a bordo del *Colossus,* uno de los que constantemente estuvieron batiendo».

También D. Francisco de Alcedo y Bustamante, que mandó el Montañés, murió durante el combate, y su Segundo Comandante, D. Antonio Castaños, resultó tan gravemente herido que falleció a bordo el día 28 de octubre. Tomó, pues, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba el mando del navío, y a él correspondió dar el parte de lo ocurrido a bordo; lo fechó en Cádiz, a 29 de octubre de 1805 (25).

En él precisa los movimientos preliminares del combate y repite que el día 21 amaneció la escuadra aliada a la vista del enemigo, sin una rigurosa formación, y con la escuadra de observación a vanguardia. El viento estaba flojo y variable del SO. al ONO. El barco navegaba ciñendo amurado a estribor, con las gavias, mesana y contrafoque.

Al aclarar pudo apreciarse el número de buques enemigos, y a las seis y media hizo el General la señal de formar la línea de batalla, mura de estribor. A las seis y tres cuartos,

(25) Archivo Central del Ministerio de Marina, Sección Histórica, expedientes sobre Trafalgar. (Doc. XIX.)

la de estrechar las distancias a un cable; y poco después de las siete se observó que los enemigos venían arribados en dos columnas, con fuerza de vela, y con el propósito al parecer de cortar la línea por el centro y la retaguardia, mientras la escuadra combinada maniobraba todavía para formar la línea y ocupar cada uno su lugar en ella.

A las ocho se hizo señal de que toda la escuadra virase por redondo a un tiempo, que obedeció el Montañés a las ocho y media con el mismo aparejo y viento flojo. A las nueve y media hizo el Almirante francés señal de ceñir el viento.

A las diez se observó la de rectificar el orden y «a las diez y media hizo el General la señal de que los navíos de su cabeza conserven la distancia de un cable; y en este tiempo nos hallábamos algo apelotonados los navíos de vanguardia de la escuadra de observación, y entre ellos el *Santa Ana*. El navío *Bahama* estaba por nuestro través de estribor, y se le habló diciéndole que nosotros íbamos a ocupar nuestro lugar, por lo que él puso la gavia en facha; y viendo entonces una gran distancia entre el *Algeciras* y el nuestro, procuramos ponernos por la popa de este navío, advirtiéndoselo a la voz al navío *Aguila*, pues era la suya la que nos correspondía, pero no podíamos tomar por la posición del *Bahama.*

»A las once, señal de que la línea de batalla se prolongara mucho a retaguardia. Poco después hizo el *Santa Ana* la de que el navío de la cabeza ciña por babor, y que todos sigan sus movimientos. Consecutivamente hizo una fragata la de que la escuadra de reserva rectifique el orden mandado, lo que procurábamos, y nos lo hacía dificultoso el poco viento. Mientras tanto continuaba la escuadra enemiga en la misma formación de dos columnas; con fuerza de vela se iba aproximando a la nuestra.

»A las once y media hizo el General la señal de romper el

fuego cuando se estuviera a tiro, lo que ejecutamos nosotros a las doce, dirigiéndolo con bastante viveza a un navío de tres puentes que era la cabeza de una de las líneas. Casi toda la escuadra nuestra lo rompió al mismo tiempo. A la media hora lo hacíamos por intervalos, pues se nos habían interpuesto algunos navíos de nuestra línea, y no podíamos tomar otra posición porque nos lo impedía un navío que estaba a sotavento nuestro, e igualmente el denso humo con que nos hallábamos cubiertos por todas partes, de suerte que con él y la calma costaba trabajo distinguir las banderas.

»A la una llegó a ponérsenos a tiro de pistola un navío de tres puentes, haciéndonos un fuego terrible por la aleta de babor, lo que nos causó grande estrago en la gente, casco y aparejo; y hallándonos en este momento sobre una arribada, izamos los juanetes y vela de estay de gavia, con ánimo de tomar alguna más salida, orzando al mismo tiempo para presentarle el costado, pero él pasó por nuestra popa, y nosotros tuvimos que arribar, porque nos íbamos a abordar con dos navíos de los nuestros. En esta arribada nos encontramos algo a sotavento. No pudimos continuar el fuego, por no hacerlo a los nuestros. En este momento, que eran las dos y media de la tarde, bajó el Teniente de Fragata D. Melitón Pérez a decirme que acababa de morir el Comandante y de bajar a la enfermería, gravemente herido, el Segundo, por lo que subí inmediatamente a tomar el mando del navío; mandando orzar al instante, con objeto de ocupar el primer claro que hallase y entrar de nuevo en la acción. Había muerto también el Teniente de Fragata D. Rafael Bobadilla, y se hallaban en la enfermería otros Oficiales heridos; por lo que me fue preciso alterar los destinos de los que quedaban, encargando a los Comandantes de las baterías que inmediatamente

completasen de gente todos los cañones (con) que se pudiese volver a hacer fuego, lo que se ejecutó muy pronto.

»Teníamos tres cañones desmontados, y uno sin cascabel; el palo de mesana estaba atravesado de un balazo por debajo de la cubierta de toldilla, enteramente rendido y con algunos obenques cortados; en el costado de babor había una porción de balazos, cinco a flor de agua, y uno de ellos puesto a una hembra del timón, por el cual se introducía alguna agua en el pañol del Condestable, en donde se paró la bala; la caña del timón estaba rendida por dos balazos. Las jarcias de todos los palos y cabullería de labor estaban muy mal tratadas, habiéndose remediado en el momento la falta del estay mayor y otras precisas.

»A las tres hizo una fragata la señal de que los que no batían se aproximasen a entrar en acción, dirigiéndose, sin duda, a seis o siete navíos de vanguardia que no se hallaban en el fuego. Estos viraron inmediatamente por redondo, y nosotros, que nos hallábamos a retaguardia de ellos y a sotavento, amuramos el trinquete con objeto de prolongar la bordada y virar por su popa cuando estuviésemos en línea. Al venir de esta vuelta, entraron sucesivamente en combate estos navíos. Nosotros estábamos a tiro largo de cañón y nos pasaban las balas por encima.

»No duró mucho tiempo el fuego, porque los enemigos ceñían de vuelta encontrada y ellos venían algo arribados, como era indispensable por hallarse a barlovento y por el rumbo a donde demoraba el cuerpo fuerte de la escuadra.

»A las cuatro se estaba el combate por varios puntos. Se hallaban muchos navíos desmantelados de todos sus palos; otros de algunos, y uno ardiendo. A las cuatro y media vimos al navío *Príncipe* con su aparejo muy destrozado, que con otros navíos seguían la vuelta del N. y nos demoraban al rumbo

que gobernaban los navíos de vanguardia, cuyo fuego había ya cesado.

»A las cinco viramos por redondo para unirnos con estos navíos, que se dirigían a incorporarse con el *Príncipe*. A esta hora hizo éste la señal de que la fragata *Cornelia* le diese remolque.

»A las cinco y media cesó el fuego por todas partes, y nosotros nos reunimos con el navío *Príncipe*, que gobernaba al NE., con viento al Oeste flojo. A las seis hizo éste la señal de unión. Los enemigos también se reunían siguiendo la vuelta del S. En estos términos anocheció. A las seis y media nos dijo la fragata que traía a remolque al navío *Príncipe* que gobernásemos al N.

»A las nueve y media nos habló un bergantín francés, diciéndonos, de parte del General, que si no teníamos práctico para entrar en Cádiz, siguiésemos por las aguas de su navío; y a las once nos dijo ésta que las balizas estaban puestas. A las tres dimos fondo en el Placer de Rota, en doce brazas de agua, a imitación del navío general.

Esta fué la actuación del *Montañés* en el combate de Trafalgar, reflejada en el parte de D. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, cuya exactitud, no exenta de elegancia, obliga a insertarlo casi íntegramente.

El parte de campaña dado por el Comandante del navío *Argonauta*, D. Antonio de Parejo, el día 10 de noviembre de 1805, comienza de una manera curiosa.

«Al amanecer del referido día 21 —dice— (26), se avistó en este navío la Escuadra inglesa que, según sus maniobras,

(26) Los datos referentes al *Argonauta* están tomados del parte que el 10 de noviembre dió a Gravina su Comandante, D. Antonio de Pareja, y del que el 3 de dicho mes había dado el segando Comandante, D. Pedro Albarracín, y que se insertan en el Apéndice (Arch. Cent. Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Docs. XX y XXI.)

no dejaba duda solicitaba aproximarse a la Combinada; *habiendo sido desde este momento el principal enemigo de este navío la puntual ejecución de las señales del General Comandante de la Escuadra Combinada.»*

Palabras que puestas en boca del Comandante de un navío que tras largo y empeñado combate ha visto perderse un buque y desaparecer lo mejor de su dotación, encierran la más dura crítica del mando del infortunado Villeneuve, que si bien se mantuvo en el fuego con el valor que cabía esperar de un hombre llegado a su alta graduación, no supo estar a la altura de las circunstancias en su cargo —lleno de responsabilidad y de exigencias tácticas— de Jefe de la escuadra. La consideración de los sentimientos del Comandante de un navío que lo ha sacrificado estérilmente por un error del Mando, junto con lo más granado de sus subordinados, quita todo aspecto de indisciplina a esta apreciación de un hombre que toda su vida, tanto en el mar como en tierra, la puso siempre al servicio de su Patria y del honor de las banderas del Rey.

Su parte de campaña, citado, y el que el día 3 del mismo mes de noviembre dió su segundo Comandante, D. Pedro Albarracín, que tomó el mando al ser herido su Jefe natural, nos suministran los tristes detalles del combate en que, a pesar del ardimiento de los individuos que formaban la dotación del navío español, se vieron derrotados, igual que sus compañeros de los demás buques, por un enemigo que, merced a un fatal error del Mando propio, pudo concentrar abrumadoramente sus fuerzas sobre cada uno de ellos, batiéndoles en los diversos combates que forman la batalla de Trafalgar.

En la fase preliminar de aproximación, verificó el *Argonauta* con la mayor exactitud todos los movimientos que se le señalaron; y rompió el fuego aproximadamente cinco minutos

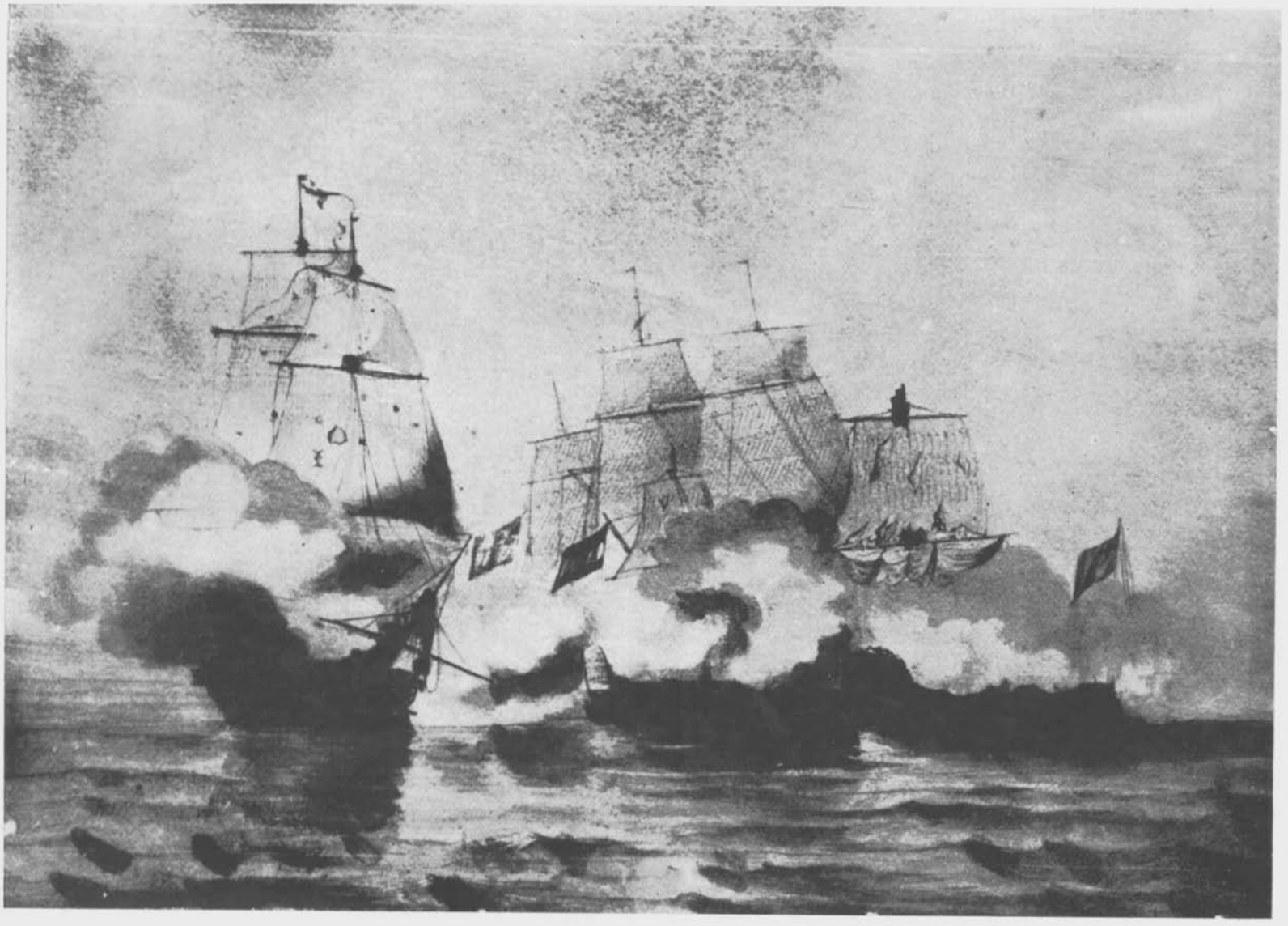
más tarde que el grueso de la Escuadra, a causa de tener durante ese cortó período de tiempo por la aleta de babor al *Montañés*, y por la mura de la misma banda a un navío francés, que a causa del escaso viento no habían conseguido tomar todavía su posición correcta en la línea.

Dirigió primeramente sus tiros contra el navío inglés *Belle Isle*, con tal acierto, que a la media hora consiguió desarbolarle, poniéndole fuera de combate.

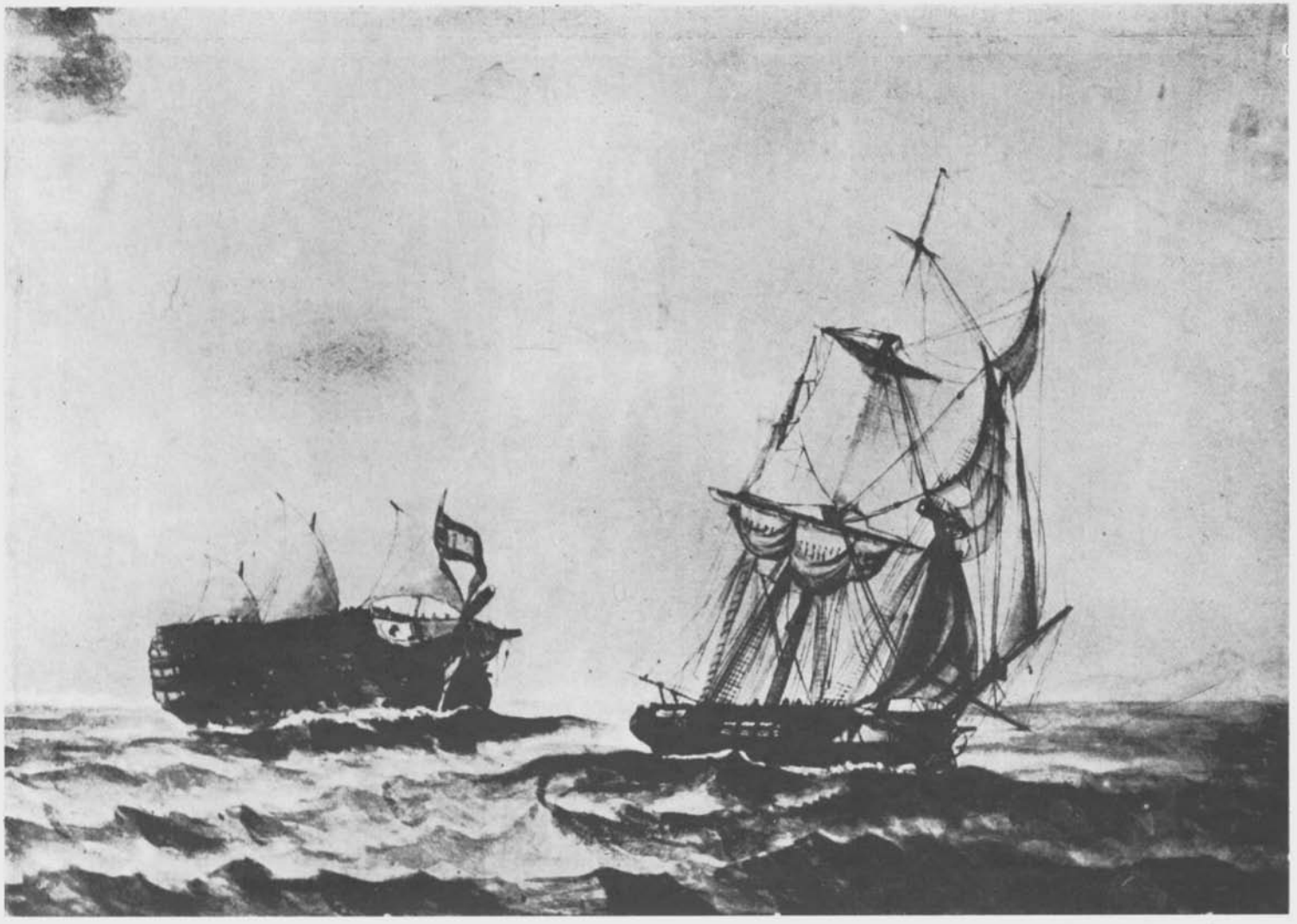
Fué entonces atacado por varios navíos, que le batieron a muy corta distancia. Contestando el *Monarca* al fuego que con su enorme superioridad inutilizó buena parte de la artillería, tanto del alcázar y toldilla como de las baterías, que pronto se hallaron desguarnecidas a causa de las bajas sufridas por sus servidores.

Fué deshecha su arboladura; los palos, vergas y velas acribillados a balazos; cortados la mayor parte de los estays, obenques y cabos de labor; desguarnecido todo el casco; destrozada la madera de respeto, embarcaciones menores, rueda y caña del timón, incapaz de gobernar, e inutilizadas además dos de las bombas, con lo que resultaba vano el intento de querer achicar la gran cantidad de agua que embarcaba por los numerosos balazos en el casco, muchos de ellos debajo de la línea de flotación. Sin embargo, todavía continuó valientemente en el combate.

Fué herido su Comandante, D. Antonio Pareja, de un astillazo en el brazo, y viendo que era imposible continuar la resistencia e incluso responder eficazmente al fuego enemigo, y resultando inútil, hallándose el navío indefenso, «el sacrificio de unas gentes que con tanto espíritu, gallardía y sin temor a la muerte, se habían prestado al mejor servicio y honor de las armas del Rey», ordenó Pareja a su Segundo que «supuesto la total imposibilidad de hacer otra cosa, obrara



Navío *Santa Ana* batido por ambas bandas y popa por navíos ingleses en Trafalgar (21-X-1805).



Navío *Santa Ana*, 112 cañones, desarbolado, entra en Cádiz, remolcado por la fragata francesa *Themis*, después del combate de Trafalgar.

con arreglo a la Ordenanza», en cumplimiento de lo cual «se determinó con Consejo de los Oficiales que habían quedado, arriar la bandera, como se verificó poco después, con harto dolor de todos».

Todos a bordo cumplieron aquel día con su deber. Pareja se ve en la dificultad de citar a los más distinguidos entre una comunidad de hombres que no han reparado en sacrificios y, ciegamente, han seguido su camino hasta el fin. Por eso los cita a todos, con el orgullo del Jefe que ha sabido llevar de tal manera a sus hombres al combate. «Para llenar todas las obligaciones de mi constitución —dice—, me es precisamente necesario hacer presente a V. E. que la Oficialidad que yo he tenido el honor de mandar este día me ha llenado de gozo, al ver en ellos el celo, la inteligencia, el valor y el espíritu militar con que se han manejado, manifestando todos el más vivo deseo de sacrificar sus vidas en honor de las armas del Rey, todo lo que me pone en la precisa obligación de suplicar a V. E. recomiende a la piedad de S. M. tan beneméritos vasallos; cuya súplica reitero en favor de los Oficiales Mayores, de Mar, tripulación y guarnición, que se han portado con un valor excesivo y más alto de lo que yo pudiera imaginar».

El *San Ildefonso* tuvo que luchar desde el principio del combate con fuerzas abrumadoramente superiores, que le batieron a corta distancia. Y solamente cuando se hallaba totalmente desarbolado de todos sus palos, excepto del trinquete, también resentido; lleno de muertos y heridos, entre éstos su Comandante, D. José de Vargas Varáez; con incendios en el alcázar y la toldilla, y con tal número de impactos por debajo de la línea de flotación, que hacían inútil la labor de las bombas y comprometián la flotabilidad del navío, falto además de timón, hubo de arriar la bandera en momentos en que

las bajas sufridas le dejaban sin hombres para el combate ni para la maniobra.

Del estado en que se encontraba el *San Ildefonso* dan idea las siguientes palabras del parte que al Comandante, D. José de Vargas Varáez, dió su Segundo, D. Anselmo de Gomendio, al que por la herida de su Jefe cupo la triste suerte de cumplir las formalidades de la rendición del navío: «Arrojé al mar los pliegos reservados —dice—, y sin la menor dilación me condujeron al navío *Defensa*, cuyo Capitán me hizo volver a bordo de mi navío antes de media hora, diciéndome que *éste hacía demasiada agua, y que era preciso que yo hiciese trabajar a mi gente si queríamos salvar nuestras vidas».*

El día 30 de octubre dió en Cádiz Vargas Varáez a su Almirante el parte reglamentario, detallando las circunstancias del combate relativas al navío de su mando. En él incluyó el que a su vez le pasó Gomendio, con las incidencias acaecidas desde el momento en que, a consecuencia de haber resultado herido, tuvo que resignar el mando en él (27).

Según este parte —sencillo y sin retórica, de bello estilo militar—, a las once y tres cuartos de la mañana, navegando el *San Ildefonso* con la escuadra, mura a babor y con viento Sudsudoeste, abrió el fuego a tiro de fusil contra un navío inglés que le atacó por dicha mura, y que después, estrechándose más, siguió batiéndole desde el portalón para la proa, mientras que otro navío le atacaba a tiro de pistola por la aleta de la misma banda.

Seguía el combate del *San Ildefonso* con los dos ingleses, y a las doce y media fué herido Vargas de un astillazo en el brazo

(27) Parte de campaña que el 30 de octubre de 1805 dió a Gravina D. José de Vargas Varáez, en el que incluye el que a su vez le dió su segundo, don Anselmo Gomendio, el 25 de dicho mes (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre Trafalgar). (Inserto en el Apéndice, Doc. XXII.)

izquierdo, recibiendo simultáneamente una contusión bajo la tetilla del mismo lado, lo que le obligó a entregar el mando a su segundo Comandante. Es probable que ambas lesiones fueran producidas por el mismo proyectil, que arrancando en su impacto múltiples fragmentos de la madera, los convirtiese en otros tantos balines; siendo ésta una de las causas que más bajas producían en las batallas navales de la época.

Mientras tanto, los dos navíos ingleses que habían atacado al *San Ildefonso*, siguieron combatiendo hasta que a la una y media de la tarde, y sin duda a causa de las averías sufridas, se retiraron del combate y fueron relevados por otros dos, que, en su misma posición y siempre a tiro de pistola, continuaron batiéndolo. Le destruyeron el aparejo y le «*introdujeron muchas bombas a la lumbre del agua*», por lo que hubo que poner en juego las bombas; además de provocarle incendios en el alcázar y la toldilla.

El navío español contestó valientemente al fuego a los dos ingleses, que a poco hubieron de abandonara su vez el combate, no sin que uno de ellos quedase desarbolado del trinquete.

Su lugar fué ocupado por el navío *Defence*, que aun no había combatido y que situándose por la aleta de estribor —con lo que resguardado del fuego del *San Ildefonso*, le ofendía casi impunemente— vino a concluir la obra de los otros cuatro navíos ingleses que le habían precedido; y con un fuego muy vivo acabó de desarbolarlo por completo, causando además gran cantidad de bajas, debido a la posición en que se encontraba, que le permitía barrer con su fuego al navío español de popa a proa.

Entre las bajas sufridas en esta fase del combate, las más sensibles, por la influencia que habían de tener en la dirección del fuego, son las de los dos Comandantes, primero y

segundo, de la primera batería —Tenientes de Navío y de Fragata, respectivamente, D. Ignacio Monzón y D. José Rosso—, muertos, y la del Teniente de Fragata D. Domingo Monteverde, que, herido, se resistió a abandonar la batería, siendo necesario para que lo hiciera y pasara a la enfermería que personalmente se lo ordenara el segundo Comandante; que le distingue en su parte diciendo: «*Herido a las tres y tres cuartos de la tarde, tuve que mandar personalmente a ese Oficial se retirase a la enfermería, pues que sus deseos de sacrificarse no le permitían abandonar la batería, aun con la justa causa de hallarse herido*». También resultó herido el Alférez de Fragata D. Gabriel de Pasos, destinado en el castillo, cuyo Comandante, Teniente de Navío D. José Murrieta, ya lo había sido, mortalmente, después de haber dado pruebas de gran actividad y serenidad en las maniobras.

En esta situación, Gomendio despachó a la enfermería a su Ayudante D. Benito Barisoaín, para que la pusiera en conocimiento de Vargas, que contestó a su segundo que «*se hallaba muy cerciorado del modo de conducirse y que se hiciese lo que le pareciese más conveniente sobre arriar o no la bandera, pero que siempre se tratase sostener hasta último extremo el honor de la bandera.*»

Aún se continuó combatiendo mientras fué materialmente posible. A las cuatro y cuarto de la tarde no era ya el navío más que una boya, incapaz de maniobrar a causa del agua embarcada por los balazos recibidos, bajo la flotación, en el codaste y los costados, y que las bombas no lograban achicar; los destrozos del aparejo y de la pérdida del timón (28).

(28) Según los partes citados en la nota anterior y el parte de Escaño de 5 de noviembre de 1805, y el escrito titulado «Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, y de los sucesos acaecidos cada buque en particular, e indicación según las noticias que se han podido adquirir de Comandantes y Oficiales», ya mencionados.

A dicha hora ordenó Gomendio a su Ayudante que comunicara a Vargas que ya no quedaba otra defensa contra el enemigo que la de dejarse ir a pique, para que no se aprovechara el enemigo del buque. No quiso el Comandante sacrificar a la dotación de su buque, y ordenó que se arriase la bandera. Así se hizo a las cuatro y media de la tarde, después de haber combatido sin interrupción el *San Leandro* con fuerzas superiores: primero con dos navíos, luego con otros dos y finalmente con el *Defence*, que venido de refresco, cuando ya el bravo buque no era capaz de maniobra alguna, se colocó en forma que pudiera batirlo a placer desde una situación en que era prácticamente invulnerable a los tiros de su artillería.

Narran lo sucedido en el combate a bordo del *Príncipe de Asturias* el parte que el 25 de octubre de 1805 dió Escaño al Príncipe de la Paz, por la imposibilidad en que a causa de su herida se hallaba Gravina de hacerlo; en el Extracto del Diario de la Mayoría General de la Escuadra que envió Escaño al Ministro Gil y Lemus el 29 del mismo mes, y el escrito encabezado con el título «Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular, e indicación según las noticias que se han podido adquirir de Comandantes y Oficiales», que el día 5 de noviembre remite el mismo Escaño a Gil y Lemus.

Sobre las doce y cuarto rompió el fuego el *Príncipe de Asturias* contra la columna enemiga que, arribando y con fuerza de velas, se dirigía a cortar la línea, lo que consiguió uno de sus navíos por la proa del *Aquiles.* No logró realizar el corte otro que intentó hacerlo por la del *Príncipe*, porque éste, forzando la vela, acortó la distancia con su matalote de proa. Entonces orzó el buque enemigo, y quedando de la vuelta del navío de Gravina, comenzó a batirlo por la amura de

babor, lo mismo que otro que le seguía, mientras le doblaban otros navíos de los que ya habían cortado la línea y que corriéndola a sotavento pudieron batirle por el costado y aleta de estribor.

Al desvanecerse un poco el humo, después de algún tiempo de combate, pudo observarse desde el *Príncipe* que uno de los enemigos estaba desarbolado de los palos mayor y trinquete; y otro de la verga de velacho y mastelero de gavia. Este, separándose un poco, dejó un claro, que otro navío ocupó en su lugar.

A las dos, valiéndose del viento W. calmoso que a la sazón soplaba, y viéndose batido por la proa por el navío que cortó la línea a proa del *Aquiles*, arribó el *Príncipe* al N. un cuarto al NE., a fin de presentarle el costado para combatirle más eficazmente. Como resultado de esta maniobra y del acierto del fuego que se hacía desde el navío insignia español, se vió obligado el enemigo a ceñir por babor a muy corta distancia, y a separarse sin contestarle.

Zafados ya, a las tres y media de la tarde un navío enemigo de tres puentes pasó por la aleta de babor del *Príncipe* y descargó sobre su popa todos sus fuegos a tiro de metralla. Dadas la corta distancia y las posiciones respectivas de los navíos, produjo grandes averías, sobre todo en las jarcias de babor y estays, y dejaron los palos, ya en mal estado, sin sujeción alguna. Causó además esta salva gran número de bajas, entre ellas la del Comandante General, D. Federico Gravina, herido gravemente en un brazo, de cuya herida meses después murió.

Para responder al navío, arribó el *Príncipe de Asturias* al NE., con lo que, aunque a larga distancia, pudo hacerle fuego por estribor.

A las tres y media, observada la difícil situación en que

se hallaba el *Argonauta*, que, sin bandera, sufría sin contestarle el fuego del enemigo, dispuso Escaño, que tomó el mando a causa de la herida de Gravina, que el Ayudante de la Mayoría D. Teodomiro López pasase a examinar su situación, y, en caso necesario, tomar el mando. Maniobró el *Príncipe* para apoyarlo. No lo pudo realizar por impedírselo los navíos enemigos que lo cercaban y otro nuevo que se unió a ellos.

Abrumado por el fuego de los ingleses, vióse obligado el *Príncipe* a orzar, siendo entonces herido en una pierna el Mayor General, D. Antonio Escaño, «quien curado de primera intención se hizo conducir a su puesto, en el que no pudo subsistir a causa de la pérdida de sangre, que lo debilitó», pero momentáneamente repuesto, volvió a él y allí se mantuvo hasta el fin de la acción (29).

La difícil situación en que se encontraba el *Príncipe* fué felizmente resuelta gracias al apoyo que le prestaron los navíos de la vanguardia *San Justo*, español, y *Neptuno*, francés, quienes le sostuvieron hasta las cinco, en que, libre del enemigo, recibió remolque del fragata *Themis*, ya que no podía navegar por sus propios medios.

Se le unieron los navíos *Rayo*, *Montañés*, *San Francisco de Asís* y *San Leandro*, con otros franceses; pero se les ordenó que acudieran a sostener a los que aún se batían, pues todavía se observaba algún fuego. A las cinco y cuarto de la tarde volvieron a unirse a él, y poniendo el *Príncipe de Asturias* la señal de reunión, hicieron rumbo a Cádiz con viento flojo del WSW. No pudieron entrar en aquella bahía, por haverse llamado el viento al SSE., fuerte y con aguaceros; y se vieron obligados a dar fondo en el Placer de Rota.

El *Príncipe* fué duramente maltratado en la acción; y

(29) Según el citado *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño.*

dados los destrozos de su arboladura y jarcia, le hubiera sido imposible retirarse a no haber sido por el remolque que recibió. Su personal fué digno de los dos Generales que con ellos compartieron a bordo los riesgos y la gloria del combate. Y así, Escaño dijo al Ministro : «No puedo menos de cumplir con una obligación que me es muy gustosa, poniendo en noticia de V. E. la noble y generosa emulación con que a competencia se esmeraban en el desempeño de sus respectivos deberes los Oficiales de Guerra de este navío, los Ayudantes de la Mayoría de mi cargo y la tripulación y guarnición de él, tanto de tierra como de Marina; y yo me complazco en tributarles estos elogios a que se han hecho acreedores por su bizarra conducta durante el combate».

El *San Juan Nepomuceno*, en el que muriendo halló la gloria su Comandante, el Brigadier de la Real Armada don Cosme Damián de Churruca y Elorza, ocupaba la cola de la línea de batalla en la escuadra combinada, por lo que no entró en fuego hasta las doce y media aproximadamente, hora en que lo abrió contra los navíos británicos que, arribando, venían a atacar la retaguardia de la escuadra.

El combate se fue empeñando con más viveza a medida que los enemigos se fueron acercando, hasta colocarse a tiro de pistola, rodeando con sus fuegos al *Nepomuceno,* que se defendía valientemente. La muerte de Churruca, la de su segundo Comandante, Capitán de Fragata D. Benito Bermúdez de Castro, y las numerosas bajas sufridas a bordo, constituyen el más fehaciente testimonio del heroísmo de su defensa.

Dos son los partes de campaña que se conservan, redactados por los Oficiales del *San Juan Nepomuceno* D. Vicente

Buragal y D. Joaquín Núñez. Ambos están fechados en Cádiz, a 1 y 14 de noviembre, respectivamente (30).

Señala Núñez la situación de los navíos enemigos que atacaban al *Nepomuceno* en los momentos álgidos del combate. La exactitud de sus palabras hace inútil todo comentario.

«Un navío de tres puentes para nuestra mura de babor, otro de igual clase para la aleta de igual banda, y otro sencillo por la de estribor, sin contar otros dos que también nos hicieron fuego, aunque no con tanto empeño. Aun hubo momentos en que el número de navíos se elevó hasta seis, según el testimonio de D. Vicente Buragal, quien dice en su parte que empezaron a batirse «con tres navíos, y después hasta seis».

Grandes fueron los destrozos que el fuego de tan numerosos enemigos hizo en el navío, y muy numerosas las bajas causadas en la dotación. De nuevo es D. Joaquín Núñez quien en su parte nos presenta la visión de la fase final de la lucha en el *San Juan Nepomuceno.*

«Como a las tres y media, me avisaron que subiese a encargarme del mando del navío, por haber muerto el Comandante y el segundo. Lo verifiqué inmediatamente, y habiendo subido al alcázar, me encontré al navío en el estado más lastimoso. No obstante, continué la acción hasta después de las cuatro, a cuyo tiempo se hallaba el navío sin gobierno, por haberse hecho pedazos la rueda del timón y cortados los barones, desarbolado de los masteleros, partida la verga mayor, acribillados los palos a balazos, cortada la mayor parte de sus jarcias, el trinquete hecho pedazos, desmontados e inutilizados

(30) Partes de Burugal Núñez, dados el 1 y 14 de noviembre de 1805 (Archivo Cent. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Documentos XXIII y XIV.)

hasta quince cañones y varios balazos a flor de agua en el costado de babor. »

Destrozado el navío y sin gobierno ni esperanza de ser socorrido, convocó Núñez Junta de Oficiales, que cerciorados del deplorable estado del buque y de la brutal superioridad de las fuerzas que lo batían impunemente, dada la imposibilidad de maniobrar en que estaba; del número de las piezas inutilizadas y de las bajas sufridas, fueron de parecer de que se debía arriar la bandera. Lo mandó verificar «porque se hallaba bien a cubierto el honor de las armas de Su Majestad, y que cuanto se hiciese no sería más que un infructuoso sacrificio de unos soldados que con tanto valor se habían conducido durante la acción y que habían tenido la suerte de sobrevivir a tantos compañeros suyos que fueron víctimas de la superioridad del enemigo».

Estas son, sucintamente recogidas, las primeras impresiones que del combate del 21 de octubre pudieron dar sus actores españoles.

APENDICE

I

6 de noviembre de 1805. Núm. 119.

«Excmo. Sr.: Recolectadas las noticias más positivas del resultado desgraciado del combate de 21 del corriente, a ocho leguas al SO. de Cádiz, entre la escuadra británica. del mando del Vicealmirante Nelson, compuesta de veintinueve navíos, los nueve de tres puentes; seis de ochenta y catorce de setenta y cuatro, y la combinada con que salimos el 19 y 20 de este puerto, en número de treinta y tres navíos, los tres de tres puentes; uno de cien cañones, seis de ochenta, veintidós de setenta y cuatro y uno de sesenta y cuatro, a que siguió un temporal del segundo y tercer cuadrantes, de mucha fuerza y mar; he formado la adjunta relación, que distingue el estado en que cada buque se halla y que acompaño a V. E. para noticia de Su Majestad; como igualmente un extracto del Diario de todas las ocurrencias desde el 18 hasta hoy, en que se comprenden los sucesos del combate y consecuencia del temporal.

Asimismo debo participar a V. E. que correspondiendo a mi confianza, el Capitán de Navío, Ayudante General, D. Tomás de Ayalde, en la comisión de auxiliar buques en riesgo y salvar la gente de los ya encallados en las playas, tomó las más acertadas medidas para extraer los heridos y sanos del navío *Neptuno,* en la playa de la costa del Castillo de Santa Catalina de Puerto, y logrado con todo el fruto imaginable en medio de dificultades casi invencibles, pasó al *Asís*, que estaba a una milla más al O., en donde halló que su Comandante, D. Luis de Flores, y Oficialidad habían ya logrado el mismo éxito, resultando sólo la pérdida, entre ambos Jefes, de veintidós hombres, que lisonjeados por su ciencia en nadar, se arrojaron antes de tiempo y fueron víctimas de las olas. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Cádiz, 29 de octubre de 1805. = Excmo. Sr. = *Antonio de Escaño* (rubricado). = Excmo. Sr. Baylío Fr. D. Francisco Gil y Lemus.»

Al margen dice lo siguiente: «Enterado. = Por el extracto del Diario y demás noticias V. S. incluye en carta número 119, de 29 del pasado, queda enterado el Rey de lo sucedido en el combate del día 21 y de las resultas que se iban notando con respecto al paradero de los navíos de la escuadra . = Dios guarde a V. S. muchos

años. = San Lorenzo, 6 de noviembre de 1805. = Sr. D. Antonio de Escaño.»

EXTRACTO DEL DIARIO DE LA MAYORÍA GENERAL

Día 18 de octubre de 1805. — A las cuatro y media de la tarde, vino a bordo de este navío el Almirante francés Villeneuve, y después de haber hablado con nuestro General, se restituyó al de su insignia, haciendo la señal de suspender un ancla y la de meter dentro las embarcaciones menores, las que repetimos y llamamos a la orden para dar la de que se retirasen las embarcaciones de la escuadra que estaban destinadas en los Apostaderos para la defensa del puerto. Seguidamente hicimos la de que se quitasen los cañones a las lanchas y la de que se metiesen dentro, y por la noche nos quedamos a pique del ancla del NO., precedida la señal del Almirante francés, la que repetimos. El viento estuvo muy calmoso del OSO. que voló del O.

Día 19. — Amaneció claro, el viento NE. calmoso. El Almirante francés hizo a las seis y media la señal de dar la vela sin aguardar otra señal; el navío *Aquiles* la dió inmediatamente, y después todos los avanzados. A las ocho y media hicimos la señal al *Montañés*, *Asís* y *Neptuno* que dieran la vela, lo que verificaron inmediatamente, aunque tuvieron que dar fondo a poco rato, por haberse llamado el viento al OSO. flojo, y sólo quedaron ya varados de los bajos seis navíos y una fragata, a quienes con otros tres y las fragatas que luego la dieron se les mandó por señal (que repetimos) que fondeasen. Se mantuvo el viento bonancible del NO. y a la noche voló al O.

Día 20. — Amaneció claro por E. y cargado por el tercero y cuarto cuadrante, viento SSE. calmoso, y la escuadra fondeada del modo que queda expresado. A las seis y media repetimos la señal del General francés de dar la vela toda la escuadra. A las siete la dimos con las tres gavias con las que nos franqueamos. A las siete y media repetimos la señal de zafarrancho de combate, y a esta hora señaló un navío de la vanguardia dieciocho buques enemigos. A las ocho y media observamos que una fragata que se hallaba por nuestra proa estuvo cubierta de humo, sin saber de qué procedía, pues todo estaba cerrado; a poco rato nos pusimos en facha para meter dentro los botes y verificado esto, marcamos ciñendo el viento SSO., mura babor, que por haber refrescado mandó el General francés tomar un rizo a las gavias, y para el efecto amuramos las mayores y arriamos las insignias. A las diez y tres cuartos señaló el *Santa Ana* una vela al SSE. que hacía señales, y a la misma hora repetimos las del General francés de dar caza toda la escuadra, sin

observar orden, de manera que las escuadras no se mezclen y que los navíos pueden unirse a sus respectivos Jefes, manteniéndose a distancia de ver las señales del General para repetirlas. A las once y cuarto, habiendo refrescado más y más el viento y con mal cariz, el Almirante francés hizo la señal de tomar todos los rizos a las gavias.

Día 20 al 21. — Continuamos al mediodía con el trinquete y las gavias, tomándoles el rizo, en cuya faena se rifó gavia y velacho; éste se desembarcó, poniendo otro en su lugar, y aquélla se compuso. A las doce y media repetimos la señal de unión, poco después la de formar en tres columnas, y amuramos la mayor. A la una se volvió a repetir la señal de unión, llamando la atención con un cañonazo. A esta hora se mandó gobernar al NO. un cuarto N., y seguidamente hicimos la señal de que la Escuadra de observación se colocase a la izquierda del Cuerpo fuerte formando dos líneas, la primera división a la derecha y la segunda a la izquierda. = A la una y media hizo el General francés la de que formasen la vela los navíos de sotavento, y a la una y tres cuartos la de que tomaba el centro de su columna, haciendo nosotros la de tomar la cabeza de nuestra división. A las dos y cuarto hizo la de navegar con un rizo tomado a las gavias, y a poco rato la que las fragatas diesen caja a la izquierda y nosotros la hicimos, el *Algeciras, San Juan y Aquiles*. A esta misma hora repetimos la señal de virar por redondo a un tiempo toda la escuadra, lo que ejecutamos en vuelta del S. un cuarto SO., viento O. un cuarto SO.; seguidamente hicimos la de arribar toda la Escuadra de observación sobre el Cuerpo fuerte, con el fin de estrechar la distancia de columnas. A las cuatro hicimos la de que esta escuadra rectificase el orden en que se había mandado navegar. A las cuatro y media señaló el navío *Neptuno* cuatro velas al SSO. A las cinco y media hicimos a los cazadores señal de retirarse antes de la noche, y seguidamente repetimos la de zafarrancho, prepararse a combate. = Anocheció cielo y horizontes calmosos, mar picada del NO. A las siete y media llegó a la voz un navío francés diciendo que el *Aquiles* había descubierto hasta dieciocho navíos en línea de batalla. A las siete y tres cuartos vimos varios tarros de luz y fogonazos por la proa y barlovento, por lo que a las ocho se tocó generala y ocupó cada uno su lugar. = A las ocho y media hicimos la señal de formar una pronta línea de combate, y para indicar de que éramos la cabeza de la línea izamos un farol al tope de mesana, arriando al SE. un cuarto S., para formarla sobre el navío de más a sotavento. Cerca de las nueve repetimos al cañón la señal que hizo el General francés de formar una pronta línea de batalla, y a las nueve y cuarto llegó a nuestra voz un bergantín francés diciéndonos de parte de aquél

la línea se había de formar sobre el navío más a sotavento; a éste dimos la orden avisase a los demás buques siguiesen nuestras aguas. A las diez se vieron las señales de los enemigos desde el SO. hasta el OSO. A las cuatro y media largamos el rizo a las gavias. = Amaneció el cielo claro y aturbonado con el primero y segundo cuadante; la escuadra combinada mura a estribor ciñendo el viento ONO., bonancible, en una línea mal formada, nosotros a la cabeza, y los enemigos con las muras a babor a distancia de cuatro o cinco millas, que en número de veintiocho navíos, ocho de ellos de tres puentes, nos demoraban del O. al NNO. A las seis y media repetimos la señal de formar la línea de combate, a cuyo tiempo mandó el General francés a sus fragatas que reconociesen al enemigo y la de que se tomasen distancias de un cable. A las siete y media observamos que los enemigos venían arribados en cinco columnas a cortar el centro y retaguardia, por lo que creemos dice el Almirante francés a las ocho la señal de virar en redondo a un tiempo, arribando sucesivamente para quedar alineados en la muna de babor, cuya vuelta tomamos a las ocho y cuarto según se expresa, quedando de resultas de este movimiento en orden inverso. = NAVÍOS: *Neptuno* (E.), *Scipión, Rayo, Formidable, Duga* y *Fronn, Asís, Mont-blan, Agustín, Heros, Trinidad, Bucentaure, Neptune* (F.), *Leandro, Redoutable, Intrepide, San Justo, Indoptable, Santa Ana, Fouguenaux, Monarca, Pluton, Bahama, Aguila, Montañés, Algeciras, Argonauta* (E.), *Switf -Sure, Argonaute.* = FRAGATAS: *Cornelio, Hortense, Rhin, Hermione.* = BERGANTINES: *Furet.* = NAVÍOS: *Ildefonso, Aquiles, Príncipe, Bernie, San Juan.* =FRAGATAS: *Themis.* = A las ocho y media, viendo que el *Santa Ana* volvía a abrir el viento por estribor para dejar claro a la vanguardia que se hallaba apelotonada, ejecutamos nosotros también este movimiento, para proporcionar lugar a algunos navíos de nuestra escuadra, y lo mismo practicaron los nombrados *Berwik* y *San Juan*, que estaban a nuestra popa. A las diez y cuarto, estando en facha para que se alineasen algunos navíos, el *Aquiles*, virando por redondo, nos abordó por el costado de babor, pero inmediatamente nos separamos sin haber tenido averías de consideración. A poco rato hizo una fragata la señal de que la línea se prolongaba demasiado en el centro y retaguardia, y seguidamente el General francés hizo la de que el navío de la cabeza ciñese el viento y sucesivamente los demás. Nosotros hicimos la de que la escuadra de observación orzase a un tiempo y rectificase el orden mandando navegar, que eran en diez cuartas por babor hasta tomar las aguas de la línea, porque se observaba que iban muy arribados a tomar las aguas del navío de la cabeza. A las once y tres cuartos repetimos la señal de romper el fuego en el momento de estar a tiro. A las doce horas y ocho minutos lo rompió el centro de la línea, largando las banderas e

insignias, y a las doce horas y veinte minutos un navío de tres puentes enemigo con insignia azul a proa, la cortó al parecer por el navío *Santa Ana*, y sucesivamente otros tres que venían con él para sostenerlo. Los enemigos en dichas columnas arribados y con fuerza de bala cargaron sobre la escuadra de observación, y a la doce y cuarto, luego que estuvimos a tiro, rompimos el fuego contra una que intentaba cortarla, habiéndolo no obstante verificado uno de los navíos que la componían por la proa del *Aquiles*, pero no fué tan dichoso otro que quiso hacerlo por la nuestra, pues se lo impedimos forzando de vela; éste orzó, y quedando de nuestra vuelta nos batió por la amura de babor con otros tres que le seguían que se pusieron por este costado y aleta batiendo también a los de nuestra popa; a poco rato, desvanecido el humo, vimos a uno de éstos desarbolado de los palos mayor y de trinquete, y otro de la verga de velacho y mastelero de gavia, el que separándose lo posible dejó claro a otro que ocupó su lugar. Viéndonos batidos por la proa por el navío que cortó la del *Aquiles*, arribamos al N. un cuarto NE., con viento O. calmoso, a fin de presentarle el costado, cuya maniobra y acierto de nuestros fuegos lo precisó a ceñir por babor a muy corta distancia y a separarse sin contestarnos. Zafos ya a las tres, un buque de tres puentes pasó por un grupo de navíos de nuestra aleta de babor y descargó sobre nuestra popa a tiro de metralla todos sus fuegos con tanto tino que tuvimos la desgracia de que nos hiriese en un brazo al General y que nos cortase los estais y jarcias, resultando de este accidente quedar los palos destruidos y sin sujeción alguna, aunque se hallaban remediadas las anteriores averías por esta causa arribamos al NE. con lo que lo descubrimos por estribor, y aunque a larga distancia le hicimos fuego por esta parte. A las tres y media dadas notamos que el navío *Argonauta* estaba sin bandera y que no hacían fuego a otro que lo batía, por lo cual dispuso el Sr. Mayor que el Ayudante de esta Mayoría, D. Teodomiro López, pasase a examinar su situación y que en caso necesario tomase el mando, con prevención de que lo sostendríamos, como lo verificamos hasta que cayendo otro enemigo sobre nosotros nos dejó en disposición de que solicitásemos la protección de dos navíos franceses de la vanguardia que venían con este intento cruzando para ello el NNE., en cuyo instante vimos con el mayor disgusto nuestro herido al Sr. Mayor en una pierna, quien curado de primera intención se hizo conducir a su puesto, en el que no pudo subsistir a causa de la pérdida de sangre que lo debutó; poco después vimos un navío que estaba ardiendo y que no conocimos. Estuvimos defendiéndonos con la esperanza de que nos protegiesen los navíos dichos, lo que realizó el *Neptuno* francés y otro español, hasta las cinco, que libres del fuego llamamos a la fragata *Themis* para que nos remolcase, y en este instante se nos fueron incorporando los navíos

Rayo, Montañés, Asís y *San Leandro* con otro francés, a quien mandamos que sostuviesen a los que estaban con desventaja en la acción, pues aún observamos algún fuego, y habiendo cesado a las cinco y cuarto, volvieron a unirse, poniendo seguidamente la señal de unión continuamos nuestra derrota en demanda de Cádiz con viento calmoso del OSO., el que se fué llenando al S. con muy malas apariencias, logrando no obstante fondear en el Placer, y lo mismo ejecutamos los demás buques.

Día 22. —Se llamó a los Comandantes del *Rayo*, *Montañés*, *Neptuno* y *Pluton* para que en Junta determinasen las providencias que se podían tomar acerca de la recolección de buques desmantelados, pero habiendo refrescado mucho el viento por el S. y SSE., no se pudo verificar la salida. A las cuatro de la tarde desarboló de los palos mayor y de mesana el navío *San Leandro*, y a las cinco del mastelero de velacho; poco después de la oración y sobre una fuerte cabezada se nos cayeron dentro los palos de mayor y de mesana, a pesar de haber calado los masteleros y arriado la verga mayor.

Día 23. —Amanecieron fondeados los navíos franceses *Bucentauro* y *Algeciras*, aquél varado en el arrecife de la Torre de San Sebastián y éste a nuestros costados, y como el viento estaba calmoso en el O., salieron los navíos españoles *Asís, Montañés* y *Rayo*, y los franceses *Pluton* y *Héroe* con las fragatas, aprovechándonos nosotros de esta ocasión para dirigirnos al fondeadero, pero poco tardó en llamarse como los demás días al S. chubascoso, subsistiendo frescachón todo este día y logrando remolcar las fragatas a los navíos *Neptuno* y *Santa Ana*, que fondearon fuera, destinándose para prestarles auxilio a los Ayudantes que con gente de mar y Oficiales fueron a tierra con este objeto.

Día 24. — El *Rayo*, que no pudo entrar el día anterior, se vio al amanecer de este día fondeado a distancia de seis leguas desarbolado de los palos mayor y mesana y a su costado dos navíos enemigos. A poca distancia se vió también el navío *San Ildefonso* con otro enemigo que lo escoltaba. Con el fuerte temporal que reinó la noche anterior se perdieron en la costa del norte, junto al Castillo de Santa Catalina, los navíos *Neptuno* y *Asís,* destinándose inmediatamente al Capitán de Navío D. Tomás de Ayalde para que con la gente y Oficiales del navío *San Leandro* dotase los barcos y faluchos de la Puerta de Sevilla y con éstos quitarles la gente poner en tierra los heridos, salvando después sus cascos si fuese posible.

Día 25. — El navío francés *El Aguila*, que se hallaba fondeado en la costa del S. sobre Torre Gorda, dió la vela y se vino al fondeadero. El viento continuó con igual violencia por SSE. que los días anteriores y siguieron dándose los auxilios que facilitaban desde el muelle los Ayudantes comisionados al efecto.

Día 26. — El *Santa Ana* subsiste aún fondeado a la boca del puerto, por no haberle permitido el tiempo que aún sigue enmendarse. Al *San Justo* le faltaron los cables, y estando sólo sobre un calabrote que lo aguantaba, picó el palo mayor y el de mesana para sostenerse más tiempo, pero ya está en seguridad. El primer Ayudante D. Tomás Ayalde regresó y dió cuenta de que la gente de los navíos varados se había salvado, así como era imposible salvar los cascos por estar ya desfondados, y subsiste el segundo Ayudante General D. Rosendo Forlier con los Ayudantes ordinarios prestando auxilio desde el muelle, ya para la seguridad de los navíos y ya para quitarles los heridos. El navío *Aguila* por haberle faltado los cables dió la vela, pero varó. El *Montañés* también la dió para enmendarse, pero volvió a dar fondo.

Día 27. — El navío *Montañés* pidió socorro, y aunque se le mandaron anclas y calabrotes, no sirvieron a causa del viento muy duro del SSE. que sopla con igual violencia que los demás días. A las doce y tres cuartos se observó que estaba sin palo de mesana. Se remitieron al navío *Héroe* y *Argonauta* franceses cables y anclas. Al amanecer de este día se echó de menos el *Indomtable*, que se perdió en la costa del norte.

Día 28. — Aunque con dificultad de la mar gruesa que quedó del viento que reinó los días anteriores, se mandaron anclas, cables y anclotes y calabrotes al *San Justo* y *Montañés*. También se extrajeron de estos navíos y del *Santa Ana* los heridos, y al último se le mandaron falúas y embarcaciones de remos para remolcarlo; subsistiendo el viento al SSE. no lo pudo verificar. Se vio un bote inglés parlamentario y sus oficiales trajeron pliegos para el Gobernador.

Día 29. — Se enviaron falúas con el intento de remolcar el *Santa Ana* si se movía. También se enviaron un ancla de fragata y tres calabrotes para espiarse en caso que lo necesite. Se van a embarcar los ingleses prisioneros para conducirlos a las fragatas francesas, y deben salir a recoger los heridos de nuestra Escuadra. = Cádiz, 29 de octubre de 1805. = *Antonio de Escaño* (rubricado).

II

COMBATE DE TRAFALGAR

PARTES DE LA MAYORÍA GENERAL DE LA ESCUADRA COMBINADA

Excmo. Sr.: = Muy señor mío: La situación en que está el Teniente General D. Federico Gravina, de resultas de un balazo a metralla que al fin de la acción de ayer recibió en su brazo izquierdo, no le permite dar a V. E. una noticia de este combate sangriento

y aunque yo he tenido la fortuna de derramar mi sangre por el honor de las Armas del Rey nuestro Amo, recibiendo otro en la pierna, hallándome sin embargo menos agravado que el bizarro y dignísimo General en Jefe, a quien Su Majestad, por la justa confianza que le merece, había conferido el mando de su Armada, me encuentro en la triste pero necesaria obligación de desempeñar el encargo de poner en noticia de V. E. que nuestros esfuerzos y el heroico abandono de nuestros días no han alcanzado a evitar una pérdida que sería considerable si no estuviéramos tan firmemente convencidos que nada nos quedó que hacer, y que por consecuencia se salvó el honor. = Yo sé que por el último correo, y con fecha del 18, había dado cuenta a V. E. el General Gravina cómo el Almirante Villeneuve le había manifestado que estaba resuelto a dar la vela el día siguiente, y que deseaba saber si la Armada española estaba en disposición de verificarlo; V. E. no ignora cuál fué la contestación del General, reducida a que lista y pronta su Escuadra seguiría los movimientos de la francesa, y que tales eran las reiteradas órdenes que V. E. le tenía comunicadas; con este conocimiento se restituyó a su bordo el Almirante francés, y seguidamente puso las señales de suspender las anclas y meter dentro las embarcaciones menores; señales que se repitieron inmediatamente en este navío y que fueron seguidas de las más estrechas y urgentes providencias para que se retirasen los apostaderos y se reembarcasen las tropa de Artillería y gente de mar que con varios destinos teníamos en tierra; la mañana del 19 dieron la vela algunos buques españoles y franceses en cumplimiento de la señal hecha por el Almirante Villeneuve, y no lo verificamos todos aquel día por haber volado el viento al SO.; pero con viento al ESE. pudieron efectuarlo sucesivamente en la mañana del 20. = Apenas se hallaba fuera de la boca de este puerto la Armada Combinada, cuando el viento se escaseó hasta el SSO. tan fuerte y con tan malas apariencias, que una de las primeras señales que salieron del navío *Bucentauro*, en que tenía arbolada su insignia el Almirante Villeneuve, fué la de encargar el que se navegase con dos rizos tomados a las gavias; esta escaseada produjo necesariamente una gran dispersión hasta las dos de la tarde; se mandó por señal la formación de cinco columnas; una fragata avanzada indicó por señal dieciocho velas enemigas a la vista, y en consecuencia de esta advertencia se navegaba con los zafarranchos hechos, y preparados a entrar en combate; a las tres se viró por redondo a un tiempo, y nos pusimos en demanda del Estrecho, conservando la misma formación de cinco columnas en que estábamos antes de este movimiento. Después de haberla ejecutado, avistamos cuatro fragatas enemigas, que por orden del Almirante Villeneuve fueron cazadas por las nuestras,

y en este navío se mandó al *Aquiles, Algeciras* y *San Juan*, como dependientes de la escuadra de observación, el que reforzasen los cazadores, con la prevención de que antes del anochecer quedasen reunidos al cuerpo fuerte de la Armada; a las siete y media de la noche nos dió un navío francés aviso de que el *Aquiles* había reconocido dieciocho navíos enemigos que estaban en línea de batalla, y seguidamente empezamos a ver, y no a mucha distancia, varios tarros de luz, que no podían salir sino de las fragatas enemigas que estaban interpoladas entre las dos Armadas; a las nueve hizo señal la escuadra enemiga, y por el intervalo que corrió entre el fogonazo y el ruido, que fué de ocho minutos, distaba dos millas de nosotros, indicamos por señal de faroles al General francés que era preciso formar la línea de batalla sobre los navíos sotaventados, la misma que repitió después al cañón aquel Jefe, y en esta formación amanecimos el 21, con los enemigos a la vista, en número de veintiocho navíos, ocho de ellos de tres puentes, a barlovento nuestro y en línea de batalla de mura contraria. = A las siete de la mañana arribaron los enemigos en diferentes columnas y sobre nuestra Escuadra, con dirección al centro y retaguardia, por lo que el Almirante Villeneuve ordenó una virada por redondo a un tiempo, resultando de este movimiento el que quedase a retaguardia la escuadra de observación del mando del General Gravina; a este movimiento se siguió la señal hecha por el Almirante francés de que ciñese el viento el navío de cabeza y la de que todos siguiesen sus aguas, lo que obligó a que arribase la Armada para su alineación; el General Gravina prescribió a su escuadra las señales más oportunas para que se ejecutasen estos movimientos con aquella celeridad y prontitud que exigían las circunstancias, y al aproximarse el enemigo encargó el estrechar las distancias y rectificar el orden. = A las doce menos ocho de la mañana, un navío inglés de tres puentes, con su insignia al tope de trinquete, atravesó nuestra línea por el centro, sosteniéndole en su ejecución los navíos que venían por sus aguas; todos los demás cabezas de columnas de la escuadra enemiga practicaron lo mismo : una de ellas dobló nuestra retaguardia, cruzó otra tercera por entre el *Aquiles* y el *San Ildefonso*, y desde este momento la acción se limitó a combates sangrientos particulares, a tiro de pistola la mayor parte de ellos, resultando como consecuencia necesaria algunos abordajes. La ventaja que tiene el que ataca bajo un plan premeditado contra el que tiene que mandar por señales, las que o no se distinguen o perciben por el humo, ocultando al mismo tiempo la verdadera situación de los que pueden operar en contrarreste, fué también una de las causas que debían producir aquella parcialidad de ataque entre toda la Armada enemiga y la mitad de la nuestra; no

tengo los elementos precisos e indispensables para informar a V. E. por ahora de estas acciones particulares, ni puedo tampoco hablar de los movimientos de la vanguardia, que me aseguran viró desde el principio del combate para sostener los cuerpos atacados; lo que sí puedo afirmar a V. E. es que todos los navíos, tanto franceses como españoles, que, se batieron a mi vista llenaron completamente sus deberes, y que este navío, después de cuatro horas de un combate horroroso con tres o cuatro enemigos, con todas sus jarcias cortadas, sin estays, sin poder dar vela y los palos agujereados atravesados a balazos, en cuya situación, ciertamente triste, fué oportunamente socorrido por los navíos *San Justo* español y *Neptuno* francés, cuya reunión alejó los enemigos y proporcionó la incorporación del *Rayo*, *Montañés*, *Asís* y *San Leandro*, que estaban maltratados como otros navíos franceses que no tenían mejor suerte. = Luego que este navío se vió libre de enemigos se mandó a los incorporados que sostuvieran en la acción a los que se hallaban con desventaja en ella; y al anochecer, cerrado el fuego por todas partes, se previno a la fragata *Themis* nos remolcase hasta la bahía de Cádiz, en la que no fué posible entrar aquella noche por haber surgido un fuerte viento, que obligó a cambiar el plan, y se llegó a fondear a la una y media en el placer de Rota, con los navíos mencionados arriba, y habiendo refrescado más, a desarbolar de los palos de mayor y mesana, no obstante de las medidas marineras que se habían tomado para su seguridad, como desarboló también el *San Leandro*, que estaba fondeado en nuestras inmediaciones. No puedo menos de cumplir con una obligación que me es bien gustosa, poniendo en noticia de V. E. la noble y generosa emulación con que a mi competencia se esmeraban en el desempeño de sus respectivos deberes los Oficiales de guerra de este navío, los Ayudantes de la Mayoría de mi cargo y la tripulación y guarnición de él, tanto de Tierra como de Marina, y yo me complazco en tributarles estos elogios a que se han hecho acreedores por su bizarra conducta durante el combate; en él hemos tenido cuarenta y un muerto, entre ellos el Alférez de Navío D. Luis Pérez de Camino, y ciento siete heridos gravemente, entre éstos en cuyo número el Teniente de Voluntarios de la Corona D. Bernardo Corral y el Brigadier de Guardias Marinas D. Alejandro Rúa; he sabido que el Capitán de Navío D. Francisco Alsedo, Comandante del *Montañés*, fué muerto en la acción, y herido gravemente su segundo, el Capitán de Fragata D. Antonio Castaño; otras muchas pérdidas de excelentes Oficiales debe haber sin duda hecho el Cuerpo General de la Armada, pues varios buques nuestros fueron enteramente desarbolados de todos sus palos, y esta catástrofe generalmente viene acompañada de desgracias que son inevitables; cuando

tenga conocimiento de ellas la elevaré a la noticia de V. E., con la remisión de los estados de averías. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío Príncipe de Asturias, a el ancla en placer de Rota, a 23 de octubre de 1805. = Excmo. Sr.: Besa la mano de V. E. su más atento servidor. = Hay una firma tachada que dice : *Antonio de Escaño* (rubricado). En 29 de octubre de 1805 se trasladó al Sr. Director General de la Armada, con el número 19.

III

NOTICIA EN GUARISMO DE LOS MUERTOS Y HERIDOS QUE HAN TENIDO CADA BUQUE EN LA ACCION DEL 21 DE OCTUBRE, SEGUN LAS QUE SE HAN PODIDO ADQUIRIR

BUQUES	MUERTOS	HERIDOS	TOTAL
Príncipe ……	50	110	160
Santa Ana……	97	141	238
Trinidad……	205	108	313
Rayo……	4	14	18
San Agustín ……	Se ignora	Se ignora	
San Juan……	Se ignora	Se ignora	
Neptuno……	42	47	89
Monarca……	(en blanco)	(en blanco)	(en blanco)
Montañés……	20	29	49
San Justo……	0	7	7
Asís……	5	12	17
Leandro……	8	22	30
Bahama……	75	67	142
Argonauta……	Se ignora	Se ignora	

Cádiz, 5 de noviembre de 1805. = *Antonio de Escaño* (rubricado).

IV

N A V I O «N E P T U N O»

PARTE DE CAMPAÑA DE SU COMANDANTE, D. CAYETANO VALDÉS

Excmo. Sr.: En consecuencia al aviso de V. E. para que le informase sobre las ocurrencias del navío *Neptuno* de mi mando, diré: Que hallándome en la mañana del 21 unido a la escuadra

y en el lugar que la señal de la noche anterior me había prefijado, hice la señal de escuadra enemiga al SSO. como a las siete de la mañana, que me contestó con la inteligencia el navío *Bucentauro*. A las nueve y media, en virtud de la señal número dos, de una sola bandera, verifiqué la virada en redondo, quedando a la cabeza de la línea, con gavias y juanetes. A las once y tres cuartos vi romper el fuego en la retaguardia y centro de la línea, y a muy pocos momento lo verifiqué yo, viendo a mi través de barlovento un navío de 74, enemigo, que venía a incorporarse con su escuadra, con el cual me batí hasta la una, no habiendo tenido en todo este tiempo averías de mayor consideración. A la una y tres cuartos vi la señal que mandaba a la vanguardia virar en redondo a un tiempo y acudir a sostener el cuerpo o división atacada, lo que ejecuté inmediatamente, sin esperar el momento que vi izado poco después en el navío *Formidable*, el que con el resto de la vanguardia estaba haciendo lo que yo ya tenía verificado. A las dos y cuarto teníamos por nuestra amura de barlovento cuatro navíos enemigos, uno de ellos de tres puentes, que con viento algo más fresquito que hasta entonces había reinado y fuerza de vela, las amuras a babor, se dirigían a doblar al *Trinidad* y *Bucentauro,* desarbolados ya de todos sus palos; con ellos trabé un vigoroso combate, así como los demás buques de mi inmediación, que eran todos franceses, en número de cuatro. A las tres y media, habiendo arribado algo la división enemiga, pasó por sotavento de la nuestra y a muy poca distancia, en cuyo tiempo fué cuando recibí averías de consideración, pues perdí el mastelero de velacho y parte de la cofa de trinquete, cortados muchos obenques de este palo. Faltó el estay mayor, la verga de trinquete, el mastelero de gavia; atravesado el palo mayor por cinco partes, cortados todos los obenques y quinales de la banda de babor y cinco de la de estribor, dos cañones en el entrepuente desmontados y varios balazos a flor de agua, por donde entraba bastante. A las cuatro menos algunos minutos me demoraban los enemigos por la aleta de babor de la vuelta encontrada, y yo estaba muy próximo al *Trinidad* y *Bucentauro*. A esta sazón cayó el palo de mesana, y en sus ruinas fuí herido en la cabeza y nuca, con lo que perdí el sentido y conducido abajo, a donde nunca pensé retirarme, sin embargo de haberme sentido herido tres veces durante la acción. = Desde esta época nada sé por mí mismo, pero por relación que tengo circunstanciada de mis Oficiales, tengo entendido que mi navío se conservó a la voz del *Trinidad* y *Bucentauro* de la vuelta encontrada, que los enemigos reviraron sobre mi navío y lo doblaron por barlovento, y que por último, algunos minutos antes de ponerse el sol, hallándose con treinta muertos y cuarenta y siete heridos, enteramente desarbolado

haciendo bastante agua y abrumado del superior número de los enemigos que se cebaron sobre mi navío, que fué el único que estaba en aquellas aguas, determinaron hendirse a fuerzas tan desiguales. = Durante la acción traté de represar el *Trinidad*, que suponía en poder de los enemigos, pero todos mis botes estaban pasados de balazos. El 22, en la tarde, remolcó al *Neptuno* el navío *Minotauro* inglés, estando el viento fresco al S., pero a poco tiempo soltó el remolque, y así anochecimos, habiéndose visto la costa de cabo de Trafalgar a bastante distancia. A las doce de la noche, sobre una fuerte cabezada se desplomó el palo mayor y cayó dentro, ocasionando algunas desgracias, entre ellas la muerte del Contador D. Diego de Soto, que estaba, así como los demás Oficiales, en la cámara baja, cuya cubierta se partió, como igualmente la de la toldilla, al sentir tan fuerte peso. = A las tres se dió fondo, y al amanecer estábamos al O. de Cádiz, distante de ocho a nueve millas, siguiendo el viento por el S. fresquito. A las nueve salió una división del puerto, y los ingleses que había a bordo, en núdero de cincuenta o sesenta, picaron el cable, pero a poco rato, viéndose próximos de nuestros buques, se rindieron prisioneros, y se apoderaron los míos de las armas y de las escotillas. = A las diez y media del día 23 hicimos derrota a Cádiz con viento SO. y a favor de unas bandolas. = A las once y media pedimos remolque a la fragata francesa la *Hortense*, que nos lo dió un breve rato; pero luego que faltó el calabrote nos abandonó y viró de la vuelta de afuera. A las cuatro dimos fondo al NNE. de Cádiz, próximos a la costa del Puerto de Santa María, en diez brazas; el viento, que fué fresco durante el día, cayó en la noche, y a pesar de tener mi navío dos anclas en el agua por sesenta brazas, faltaron a las doce de la noche y varamos poco después. = Al día siguiente y sucesivos se trabajó en formar las jangadas, en las que fué remitiéndose la gente, y tengo entendido que sólo veinte hombres se han ahogado; por último, con el auxilio de dos barcas pescadoras salí yo con mi Segundo, que está gravemente herido, y demás heridos de la tripulación y los Oficiales, dejando ya solo el navío. = No puedo menos de hacer presente a V. E. que en todo el tiempo que estuve sobre cubierta, la Oficialidad, tripulación y guarnición desempeñaron cumplidísimamente sus respectivos deberes, dando pruebas del valor y serenidad más grande, del que resultó el mayor orden y silencio en toda la acción. = Desde que perdí el sentido hasta el último momento de abandonar el navío ocurrieron tales sucesos, según ha llegado a mi noticia, durante los que hubo tal orden, obediencia y disciplina, que contribuyó en mucha parte al logro del desembarco de mi gente, que les hace más honor que el mismo combate, por lo que los considero dignos de las gracias de S. M. y recomendación de V. E.

NOTA DE LOS MUERTOS Y HERIDOS QUE HA TENIDO EL NAVIO «NEPTUNO»

Muertos: Alférez de Navío D. Cayo Picado, Contador D. Diego de Soto. (Tropa, quince; marinería, veintidós, en combate. Tropa y marinería, en el naufragio, se ignora cuántos).

Heridos: El Comandante, D. Cayetano Valdés; el Segundo, don Joaquín Somoza; el Teniente de Fragata D. Joseph Linares y el Alférez de Fragata D. Joseph Navarro.

Contusos: El Alférez de Fragata D. Miguel Henríquez, el Capitán de Voluntarios de la Corona D. Joaquín Morata.

En poder de los enemigos: Tenientes de Navío, dos, que son: D. Antonio Miranda y D. Francisco Beranger. Gente de mar, treinta. Estos fueron llevados al navío *Minotauro* en las noche del 21.

NOTA. — El Segundo Comandante fué gravemente herido poco después que yo, así no pudo desempeñar largo tiempo el mando del navío.

Es cuanto puedo informar a V. E. sobre el particular. Dios guarde a V. E. muchos años. = Cádiz, 2 de noviembre de 1805. = *Cayetano Valdés* (rubricado). = Excmo. Sr. D. Federico Gravina.

V

LINEA DE BATALLA EN ORDEN INVERSO DE LA ARMADA COMBINADA ESPANOLA Y FRANCESA, Y DE LOS SUCESOS ACAECIDOS A CADA BUQUE EN PARTICULAR, E INDICACION SEGUN LAS NOTICIAS QUE SE HAN PODIDO ADQUIRIR DE COMANDANTES Y OFICIALES

NEPTUNO español. Este navío rompió el fuego contra otro de 74 cañones que vino del NO. a incorporarse con la escuadra enemiga, empezando cerca de las doce y acabando a la una; viró en obedecimiento de la señal de virar por redondo la vanguardia para sostener el cuerpo atacado, hecha por el Contralmirante Dumanoire en su navío *Formidable*, que verificó lo mismo. En consecuencia de esta maniobra trabó un vigoroso combate contra cuatro navíos enemigos que se dirigían a doblar al *Trinidad* y *Bucentaure*, que se hallaban ya desarbolados de sus palos. Entró en la bahía de Cádiz enteramente desarbolado, y la violencia del temporal lo estrelló en la inmediación del Castillo de Santa Catalina, en la costa del Puerto de Santa María. En la acción murieron el Alférez de Navío don

Cayetano Picado, el Contador D. Diego de Soto en el desarbolo, y cuarenta hombres de su tripulación y guarnición; heridos: el Brigadier y Comandante, D. Cayetano Valdés; su Segundo, el Capitán de Fragata D. Joaquín Somoza, y Alférez de Navío D. José Carmona y el Teniente de Fragata D. José Linares y el Alférez de Fragata D. José Navarro. = SCIPION. Se ignora su paradero. = RAYO. Este buque fué baleado en su lugar; viró en cumplimiento de la señal del Contralmirante Dumanoire, y cayó a sotavento por separarse de dos navíos franceses que estaban abordados; sufrió de esta vuelta algún fuego. En la acción ha tenido cuatro muertos y catorce heridos de su tripulación y guarnición. Fondeó, el 21, en el placer de Rota, y el 23 dió la vela para proteger los navíos que venían al puerto y para lo que recibió órdenes; a las nueve del día 24 desarboló del palo mayor y mastelero de velacho, y hallándose en poca agua, dió fondo, y continuando el tiempo y hallándose marinado por los enemigos, fué a la costa inmediata a Sanlúcar de Barrameda. = FORMIDABLE. Se ignora su paradero. = DOUGUAY-FROUIN. En todo como el antecedente. = SAN FRANCISCO DE ASÍS. No habiendo visto la señal de virar la vanguardia, determinó por sí verificarlo, y lo ejecutó, habiendo hecho antes fuego por babor a los enemigos que lo batían por la aleta; volviendo después de virado a hacer fuego por un claro que se le proporcionó entre los navíos *Héroe* y *Rayo*, que manteniéndose siempre arribados le imposibilitaron por la proximidad el que orzase, y así cayó a sotavento; tuvo algunos balazos en el costado y en su arboladura, con cinco muertos y doce heridos de su tripulación y guarnición. Fondeó el 21, en la noche, en el placer de Rota, y en virtud de orden dió la vela para sostener a los que venían al puerto; fondeó en la misma noche, pero por lo recio del tiempo, habiéndole faltado los cables, se perdió en la costa de Santa Catalina del Puerto de Santa María, y en éste naufragio se ahogó el segundo Piloto, D. Francisco López Cancela. = MONT-BLANC. Se ignora su suerte. = SAN AGUSTÍN. Se batió valerosamente por la proa del *Trinidad*, y arribó a sotavento por sotavento y quedó tan estropeado que se fué a pique después de la acción. En ella murieron el Teniente de Navío D. Jacinto Guiral, el Alférez de Fragata de segunda clase D. Ramón Echagués, el Capitán de Voluntarios de la Corona D. Agustín Moriano y el Alférez de Artillería de Ejército don Carlos Velorado. = HÉROE. Combatió muy bien; se halla en bahía desmantelado. = SANTÍSIMA TRINIDAD. Combatió vigorosamente contra el navío *Victoria*, que tenía su insignia el Almirante Nelson, y con otros dos de tres puentes que lo sostenían, maniobrando de modo que impidió a los enemigos cortasen la línea, como lo intentaban por su popa. Mas habiendo sido cortada la línea por la popa

del *Bucentauro*, lo doblaron, y continuó el combate con el mismo vigor hasta las tres de la tarde, que desarboló del palo mayor y del de mesana, que intentando separarse del fuego el tiempo preciso para acudir a los reparos a que hubiere lugar y volver a la acción, quedó sin ningún palo y sin timón. En la acción han muerto los Tenientes de Navío D. Juan González Azniega, D. Juan Matute y D. Joaquín de Salas, el Teniente de Fragata D. Martín de Uria, el Teniente de Bombarda D. Juan de Medina; gravemente heridos: el Capitán de Navío Segundo Comandante, D. Ignacio Olaeta; el Teniente de Fragata D. Manuel de la Rivera, el Guardia Marina D. Antonio Bobadilla y Escaba, el Teniente Coronel y Capitán de Granaderos del Regimiento de Córdoba D. José Graulle; heridos: él Jefe de Escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, el Brigadier y Comandante, D. Francisco Javier Uriarte; el Alférez de Fragata D. Manuel Díaz Martínez. De su tripulación y guarnición, doscientos muertos y cien heridos. En la noche se fué a pique el navío, pues en la costa se hallan pedazos de su casco. = BUCENTAURE. Después de vigorosa defensa, se ha perdido en el arrecife San Sebastián. = NEPTUNO francés. Entró en Cádiz. Se ignoran detalles anteriores a su incorporación con el Príncipe; dió fondo, el 21, a la boca del puerto, y salió el 23 para recuperar o proteger los buques a la vista; volvió a fondear el 24, y entró en bahía. = SAN LEANDRO. Combatió inmediato al que le antecede, y después arribó para remediar sus averías; tuvo herido levemente al Alférez de Navío don Pedro Rato, al Guardia Marina D. Aniceto Díaz Pipienta, y de su tripulación y guarnición, ocho muertos y veinte heridos. Fondeó en el placer de Rota el 21, en donde desarboló del palo mayor y de Mesana y se halla fondeado en bahía. Está maniobrando para ir al Arsenal. = REDOUTABLE. De resultas del combate, se opina se ha ido a pique. = INTREPIDE. Se ignora cuál sea la suerte de este navío. = SAN JUSTO. No pudo tomar su lugar en la línea, por entrar al abordaje con un grupo de navíos, de cuyas resultas quedó a la inmediación del *Santa Ana*, en donde combatió por los claros que se le presentaban contra uno de los que combatían a aquél, ya con las baterías y a ocasiones con sólo los guardatimones; viró y se incorporó al anochecer con el *Príncipe*. Tuvo en la acción siete heridos de su tripulación y guarnición. Fondeó el 21 a la boca del puerto, y de resultas del tiempo, picó el palo mayor y el de mesana. Se halla en bahía. = INDOMPTABLE. No se saben los detalles de este navío en la acción; fondeó, el 21, entre bajos, y se hizo pedazos en el Diamante, en bahía. = SANTA ANA. Poco después de las doce, rompió el fuego contra dos navíos de tres puentes y otro sencillo, siendo uno de los primeros el del Contralmirante Collingwood, que se acercó a tiro de pistola hasta quedar ambos

enteramente desarbolados y sin timón; protegieron su entrada en este puerto los navíos que dieron la vela desde el placer de Rota. Tuvo muertos en la acción: el Teniente de Fragata D. Pedro Moriano, el Guardia Marina D. Jerónimo Salas, y de resultas de las heridas, el Teniente de Navío D. Juan Donestebe y el Alférez de Fragata D. Diego del Castillo. Heridos gravemente: el Teniente General D. Ignacio María de Alava, el Capitán de Navío y Comandante, don José Gardoqui; el Teniente de Navío D. Luis Moreno y los Guardiamarinas D. Manuel Briones y D. Pedro Sanz Baranda. De su tripulación y guarnición, noventa y tres muertos y ciento treinta y seis heridos gravemente. = FOUGUENAUX. Combatió gloriosamente, y es perdido en la costa. = MONARCA. Se batió valerosamente, quedando enteramente desmantelado, y murió en la acción el Teniente de Navío D. Ramón de Amaya, y heridos, su Comandante, el Capitán de Navío D. Teodoro de Argumosa; el Teniente de Navío don Joaquín Jorganes, el Alférez de Navío D. Pedro Bois Grouller y el Capitán de Voluntarios de la Corona D. Timoteo Okiff. Se perdió en la costa del O., y se ignora el número cierto de muertos y heridos en la acción y el de los ahogados. = PLUTON. Entró en este puerto, y se ignoran sus detalles en la acción. = BAHAMA. Este navío se batió valerosamente con uno de tres puentes y dos sencillos, desarbolado de todos sus palos y ya en estado de no poder mantenerse sobre el agua, fué abandonado cerca de la costa por españoles e ingleses, y se ignora su paradero. Muertos en la acción: su Comandante, el Brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano; el Teniente del Regimiento de Córdoba D. Juan Sustiniano, otro Oficial del mismo Regimiento; y heridos: el Capitán de Fragata y Segundo Comandante, D. Tomás Ramerit; el Alférez de Fragata, Primer Piloto, D. Juan Diéguez; el Alférez de Fragata de la Armada don Sebastián Rodríguez de Arias y los Guardiamarinas D. Alonso Butrón, D. José Alvarez de Sotomayor y D. Felipe Márquez de la Plata; de su tripulación y guarnición, setenta y dos muertos y sobre sesenta gravemente heridos. = AIGLE. Combatió con el mayor valor; fué abordado, y peleó media hora hasta que rechazó al enemigo y continuó su combate; vino al puerto y se halla perdido en la playa del Puerto de Santa María. = MONTAÑÉS. Se batió con vigor con un navío de tres puentes, y hasta que muerto su Comandante y mal herido el Segundo, tuvo que arribar por no abordarse con dos navíos amigos, y cayó a sotavento. Muertos en la acción: el Comandante, Capitán de Navío D. Francisco Alsedo, y el Teniente de Fragata D. Rafael Bobadilla; de resultas de las heridas murió el Capitán de Fragata y Segundo Comandante, D. Antonio Castaños. Heridos: el Teniente de Navío D. Jerónimo Obregón y el Teniente de Brulot D. Jacobo Alemán. El Condestable graduado

de Alférez de Fragata D. Pedro Taboada está herido gravemente. De su tripulación y guarnición, diecisiete muertos, diecisiete gravemente heridos y ocho levemente. Entró hasta la boca del puerto en la noche del 21, y el 23, por orden que recibió, dió la vela para proteger a los navíos que venían; volvió a fondear en la noche del mismo día, y a causa del tiempo picó el palo de mesana; después fondeó en bahía y tiene arbolada la insigna del General. = ALGECIRAS. Sostuvo un vigoroso combate, sufrió y rechazó el abordaje y se halla en este puerto todo desmantelado; murió en él el Contralmirante Magón y su Comandante. = ARGONAUTA español. Combatió primero bien con el *Belle-Isley* y después contra otros de muy cerca, de cuyas resultas, haciendo mucha agua e inutilizadas las baterías, cesó el fuego por remediarse; a este tiempo el navío *Príncipe* que observó esta suspensión procuró sostenerlo y comisionó que pasase a é1 el Ayudante del General D. Teodomiro López, para informarse de su estado, el que lo halló en el mismo que se lleva dicho, incapaz de continuar el combate; cargando los enemigos sobre el navío *Príncipe*, se vió forzado a abandonarlo, dejando a su bordo al referido Ayudante. En la acción fué herido gravemente el Alférez de Navío D. José Losala, levemente el Comandante, Capitán de Navío D. Antonio Pareja, y el Teniente de Navío D. Marcos Guruceta. En su tripulación y guarnición se ignora el número de muertos y heridos. Se fué a pique (salvando la gente. = SWIT-SURE. Se ignora su paradero. = ARGONAUTA francés. Entró en esta bahía desarbolado, y no se saben los detalles. = ILDE-FONSO. Combatió con toda bizarría contra tres navíos que lo rodearon, hasta que desarbolado de todos sus palos y sin timón, acercándosele de refresco otro navío, se rindió a fuerzas tan superiores. Tuvo muertos al Teniente de Navío D. Agustín Monzón, el Teniente de Fragata D. José Roso, y heridos el Brigadier y Comandante, D. José de Vargas, y el Teniente de Fragata D. Domingo Monteverde, el Alférez de Fragata D. Gabriel de Pazos, el de la misma clase y Primer Piloto, D. Aniceto Pérez, y Alférez de Voluntarios de la Corona D. Mariano González, el Teniente de Artillería de Ejército D. Manuel Cebrián. De la tripulación y guarnición, treinta y dos muertos y ciento veinte heridos. = AQUILES. Se voló en la acción, después de haberse batido con todo vigor. = PRÍNCIPE DE ASTURIAS. Emprendió combate con el mayor denuedo contra una de las columnas enemigas que se disponía a cortar la línea, logrando impedírselo, y quedaron haciendo fuego sobre el *Príncipe* cuatro navíos, dos de ellos lo doblaron, habiendo corrido la línea por la retaguardia por sotavento; después se acercó otro más de tres puentes, y a tiro de metralla, por la popa, disparó todos sus fuegos, resultando en esta acción herido el General en Jefe y causando

graves daños en la arboladura; sin embargo, al ver al navío *Argonauta* sin bandera y sin hacer fuego a otro que lo batía, maniobró para sostenerlo, pero se lo impidieron los enemigos que lo cercaban y otro navío más que de ellos llegó; abrumado de sus fuegos, orzó el *Príncipe*, en cuyo tiempo fué herido el Mayor General de la Escuadra, y agregándose los navíos *Justo* y *Neptuno* francés, libre ya del fuego, lo remolcó la fragata *Themis*. Se dirigió a Cádiz, en donde fondeó la misma noche. Murieron en la acción el Alférez de Navío D. Luis Pérez del Camino, el Capitán Granadero del Regimnento de la Corona D. Bernardo del Corral y el Primer Contramaestre de la Escuadra, graduado de Alférez de Fragata, D. Miguel García; heridos: el Jefe de Escuadra y Mayor General y el Guardia Marina D. Alejandro la Rúa. De su tripulación y guarnición, cincuenta muertos y ciento siete heridos. = BERWICK. Se batió muy bien, y se perdió en la costa de Poniente, en donde ha sido quemado. = SAN JUAN NEPOMUCENO. Combatió con el mayor vigor contra varios navíos que lo doblaron, quedando destrozado y muerto su Comandante, el Brigadier D. Cosme Churruca; su Segundo, el Capitán de Fragata D. Francisco de Mayna, y el Alférez de Fragata D. Benito Bermúdez de Castro. Se ignora el número de los demás muertos y heridos y también otros detalles; el navío se halla fondeado en Gibraltar.

NOTA. — Es de observar que por la naturaleza de la formación con que atacaron los enemigos, quedó la mayor parte de la vanguardia sin objeto y batieron dos o más navíos a una solo, y que luego que lo desmantelaban caían con igual superioridad sobre otro que había estado fuera de acción regular y maniobrando para buscar al enemigo, perdiendo su mejor posición para el combate, de que resulta en la línea combinada impedimento de maniobrar algunos navíos particularmente; por esto se nota en las relaciones dadas por los Oficiales sobre el combate, que los más de los navíos de la escuadra combinada han sido batidos con superioridad de número, excepto la dicha vanguardia. = Cádiz, a 5 de noviembre de 1805. = *Antonio de Escaño* (rubricado).

VI
NAVIO «SAN FRANCISCO DE ASIS»
PARTE DE CAMPAÑA DADO POR EL COMANDANTE, D. LUIS ARTONIO DE FLORES

Excmo. Sr.: Me hallo lastimado aún, con la cabeza bastante débil para notificar a V. E. todo lo ocurrido en el navío *Asís*; no obstante, de lo más esencial diré lo que pueda. El 19 me elevé, y volví a fondear por falta de viento. El 20 salí con toda la escuadra, y ocupé mi lugar en sus formaciones hasta la noche, que de resultas de las variaciones de rumbo nos agrupamos. El 21, en la formación de línea de combate mura a estribor y después babor, ocupé siempre mi puesto en la tercera escuadra aunque con buques de las otras, y en esta disposición y con la gavia en facha sostuve el combate con la división enemiga que dobló por barlovento dentro de la línea. Desde mi navío al *Neptuno* español, que era cabeza, no había Jefe, y estábamos como unos siete navíos fuera del fuego, por lo cual resolví para ceñir de la otra vuelta, con la esperanza de que me seguirían los demás y lograríamos doblar a los enemigos que tuvimos por barlovento. Hasta entonces me batí por babor, y me batieron por la misma aleta según iban virando y doblando los enemigos el centro de la línea. Ya sea por la flojedad del viento o por otras razones, había varios navíos franceses que no sólo no viraron, sino que se mantuvieron arribados. Con el aparejo en facha, logré volver a hacer fuego en un pequeño claro que me dejaban los navíos *Héroe* y *Rayo*, pero manteniéndose el primero arribado, a poco rato me sacó del tiro, lo cual me obligó a forzar la vela para propasarlo y orzar, ya que él no lo hacía; el poco viento y la demasiada proximidad de dicho *Héroe* me impidieron lograrlo, y entre tanto fuimos cayendo a sotavento. Entonces vi al navío de V. E. y a otros buques que hacían rumbo abierto por babor (hay una palabra ilegible por faltar el trozo de papel) en un repetido, y como no tenía a la vista ningún otro Jefe, me incorporé, tomando las aguas del navío *Príncipe* y siguiéndole hasta fondear al N. de Torre de San Sebastián. El 22 eché el bote al agua para tomar las órdenes de V. E., pero al dejar caer otra ancla, porque garreaba con la primera, cogió el orinque al bote y lo zozobró. Después vino por mi popa el Comandante del *Rayo*, y me dijo, de orden de V. E., que con él diese la vela para batir un navío de tres puentes, para lo cual que picase los dos cables, a lo que contesté quedaba enterado y pronto a ejecutarlo. Mis averías esenciales de combate eran

nueve balazos a flor de agua, cuatro en el palo mayor, uno en la verga, dos en la de gavia, todo el velamen acribillado, mucha jarcia falta, la verga seca, cinco muertos y como unos doce heridos. Remedié la falta de la verga seca, tapé durante el fuego los balazos que bajaban al forro de cobre, e ínterin que hubo viento para dar la vela fui enmendando las jarcias. = Sin embargo del mal cariz, del mal estado de la arboladura, etc., luego que hubo viento, sin esperar al *Rayo* di la vela, por haber observado que los navíos *Santa Ana* y *Neptuno* español iban a la vuelta del NO. remolcados por una fragata y un navío enemigos. Para esta pronta y necesaria salida piqué los dos cables y entalinqué la primera ancla, siempre confiado en que mis temeridades en las operaciones serían sostenidas por el honor y ardor militar de V. E., y así atropellando por todos los riesgos, forcé de vela y a poco rato tuve la satisfacción de que los dos buques enemigos soltasen los remolques. El navío *Rayo*, que dió también su vela, seguía mis aguas y me puso la señal de tomar el remolque del *Santa Ana* a tiempo que ya lo practicaba una fragata francesa, y sin embargo, por hallarme a sotavento, viré y reviré hasta ponerme a sus aguas; se me hizo señal de tomar el fondeadero, y lo ejecuté con parecer del Práctico como a las siete de la tarde muy inmediato al *Santa Ana* y como al SO. del Diamante, al que no pude (hay una palabra ilegible por falta de trozo de papel). Di fondo a la esperanza, arrié cable, cargó el tiempo. Dejé caer la ancla, seguí arriando de las dos y me aguantaron hasta las tres y media de la madrugada del 23, que me faltaron las dos; mandé calzar el contrafoc para virar y encallar dentro de los bajos; no pudiendo acabar de virar, mandé picar los chicotes de los cables faltos, y ya entonces tocó el navío; inmediatamente hice picas los tres palos y logré echarlos a un tiempo por estribor. = Con un barril delgado envié un cabo delgado a la playa, y lo cogió un carabinero y después otros soldados alaron por él, y principié a sacar la gente, y en el ínterin hicimos una jangada. Seguí pues en esta maniobra todo el día, y a las diez de la noche del 24 salí con varios de mis Oficiales y sin más desgracias que la de haberme lastimado una pierna. En la madrugada del 25 todos estábamos en tierra, y creo que el número de ahogados no pasó de treinta, entre ellos el segundo Piloto o de cargo. Casi todos han salido lastimados, y hago presente a V. E. que debemos las vidas a las tropas del Regimiento de Zaragoza, que constantemente se mantuvieron alando las guías de las jangadas y embarcaciones. = Los auxilios que he recibido han sido dos ollas enviadas por el Coronel de Zaragoza y cien ogazas de pan por D. Pedro Cabrera, a quien supliqué me socorriese con dinero y víveres para la Oficialidad y gente, pues todos hemos quedado desnudos; me

ofreció dos mil raciones y dos mil raciones O., en pero (hay una palabra ilegible por falta de trozo de papel) que en virtud de que todos debemos irnos al Departamento, que no daba ya ni uno ni otro socorro. = Yo, sin embargo de mi infeliz situación, no he abandonado la playa. Luego que el buque se deshizo, que fué antes de anoche, me vine a esta ciudad a curarme, dejando en la playa a mi Segundo, con alguna gente y un Oficial de guardia. La tropa de voluntarios de Cataluña está aquí acuartelada con los Oficiales, y se hallan sin socorro. La gente de mar se le ha socorrido con tres raciones, para ir al Depósito del Arsenal. La tropa de Marina y Brigadas, igualmente para sus cuarteles del Departamento; pero la Oficialidad del buque aun están varios en la playa desnudos, y otros aquí poco menos, y otros enfermos. Los efectos que se podrán lograr son muy pocos; algunos cañonazos están con trozos de costado en la playa, y sólo subsiste una parte de la proa del navío. = En atención a que se ha dispuesto en el Departamento que todos nos retiremos, necesito que V. E. me dé su orden al efecto, previniéndome a quién dejo el encargo de salvar los efectos del Rey. = Suplico a V. E. nos atienda a todos con algún dinero, pues todos estamos sin salud ni ropa. = Es cuanto puedo informar. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Puerto de Santa María, a 27 de octubre de 1805. Excmo. Sr. = *Luis Antonio Flores* (rubricado). =. Excmo. Sr. D. Federico Gravina. (Al margen dice: «Me he enterado por papel de V. S. del 27 del corriente de lo ocurrido en el navío de su mando.»)

VII

NAVIO «SAN AGUSTIN»

PARTE DE CAMPAÑA DE SU COMANDANTE, D. FELIPE JADO CAJIGAL

Excmo. Sr.: Las diferentes contusiones y particularmente las heridas de la cabeza, no me permiten sino con mucho trabajo ordenar los varios acontecimientos del combate sostenido en la tarde del 21 del mes pasado sobre el navío *San Agustín*, que he tenido el honor de mandar. Formada la escuadra en línea de batalla orden inverso, mura a babor, ocupaba en ella este navío la cabeza del centro de la Armada, por la proa del *Trinidad*. Una de las columnas en que se desplegaron los enemigos se dirigió al medio de la vanguardia, recorriendo desde allí por barlovento hasta las free poco más o menos, hora en que habiendo desfilado, toda la línea enemiga y atacado el navío *Trinidad*, cortando el centro por aquella

parte y abrumándole sobre manera, mandé pasar la gente a estribor, y, por señal del *Trinidad* de arribar y sostenerle de su desventaja, así lo ejecuté, dirigiéndome derechamente sobre un navío de tres puentes que le batía por estribor, a quien a las primeras descargas, hechas con todo ardor y acierto, le rompimos parte de sus bergas; pero al fin rendido el *Trinidad*, se emplearon contra el *San Agustín* los dos navíos de tres puentes que por babor y estribor le batían, tomando nuestras aletas y enfilando unas baterías, en las que quitaron una porción de carcabeles a los cañones, a quienes se les contestaba con las miras de popa y algunos cañones de esta parte, pues era preciso además continuar el fuego por el costado contra otros dos navíos de 80 que por estribor y mura de la misma banda nos acribillaban a metralla. Rompido el centro y rendidos algunos buques de él, se replegó el enemigo en número de cinco navíos sobre éste, que sostuvo su fuego hasta más de las cinco de la tarde, que fué preciso ceder a tanta superioridad y a dos repetidos y continuados abordajes, pues aunque al primero fueron rechazados con pérdida de un Oficial, varios muertos y algunos prisioneros, al segundo ya no pudo oponérsele suficiente gente, por hallarse ocupada en las baterías la poca que restaba continuando el fuego contra los otros buques que me estrechaban más y más. = En conclusión, Excmo. Sr.: desarbolado del palo de mesana, faltos de los obenques y maniobra, pasados con multitud de balazos los de mayor y trinquete; desmontados muchos cañones del alcázar y baridos sus sirvientes disminuidos notablemente; haciendo agua por algunos cañonazos recibidos a su flor; después de haber apagado el fuego que se insinuó en la santabárbara y en otros aparejos; restablecido el orden que se había turbado por un poco con estos terribles accidentes; herido yo, mi Segundo, el Oficial de alcázar, el Comandante de la segunda batería, el de la toldilla, y casi todos contusos; al fin sin recurso alguno, rodeado de fuerzas tan superiores y en tan mal estado, se rindió el navío *San Agustín* (pero con la satisfacción de no haber arriado la bandera del Rey, que con el palo de mesana fué al agua), después de cinco horas de combate, para que al último pereciese de un modo que permitiese salvar el corto residuo de su benemérita tripulación: Así fué que en aquella misma noche cayeron todos los palos y bauprés, haciendo tal cantidad de agua que era forzoso emplear todas las bombas para su conservación a flote. Efectivamente, salvada la gente con precipitación en los buques enemigos, fué quemado el navío (según he visto con placer, ya que mi constancia no bastó a salvarle o sumergirle en la acción, de que no estuvo muy distante) el día 29 del pasado, por no haberse podido ejecutar antes el trasbordo

de su equipaje a causa del temporal que sobrevino y aguantó milagrosamente sobre la costa sólo con aquel estrecho y delicado fin.

Acompaño adjunta la noticia de los Oficiales muertos y heridos en la acción y sus resultas, que aunque no puedo fijar los incidentes sobrevenidos, el número de la tripulación y guarnición aproximadamente aseguro fueron ciento y ochenta muertos, doscientos heridos y gran parte contusos. Esto fué lo que se hizo en este navío, y pago que no puedo elogiar mejor como debo a todos mis Oficiales, que diciendo sencillamente que todo ellos concurrieron a esta acción respectivamente con todos sus esfuerzos y empeño recíproco, sin que me hayan dejado nada que desear. = A los dos días me trasbordaron con mi Segundo y algunos Oficiales al navío de tres puentes *Brednó*, tratándonos con miramiento, y por Gibraltar llegué a esta ciudad antes de ayer, aun no bien restablecido. = Es cuanto puedo participar a V. E. acerca de este combate en que acabó para todos el navío *San Agustín* que mandé. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Cádiz y noviembre 3 de 1805. = *Felipe Jado Cajigal* (rubricado).

VIII

PARTE DE CAMPAÑA DEL OFICIAL D. PEDRO NÚÑEZ

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra da parte el Oficial Comandante de la batería del alcázar del navío «San Agustín» de lo ocurrido en el combate naval del 21 de octubre en las aguas de Cádiz, al SO., como de doce a quince millas.

Este navío se hallaba en la línea y por la proa del navío *Trinidad*, mura a babor. A las doce y cuarto rompimos el fuego por esta mura a la columna enemiga que venía corriendo la línea de vanguardia a centro según iban pasando. El fuego de nuestra batería fué muy vivo, y a mi parecer con el mayor acierto, duró hasta las dos y media o tres de la tarde, que a esta hora el navío *Trinidad* nos hizo la señal de arribar, para sostenerlo en la acción, lo que verificamos inmediatamente, rompiendo el fuego por estribor a un navío de tres puentes que batía al *Trinidad* por la misma banda, a quien hemos hecho las averías de rendirle parte de sus vergas a las primeras descargas; de allí a poco rato, el navío de tres puentes que batía al *Trinidad* por babor, rendido éste se situó a batirnos por la aleta de este lado, y el de tres puentes también que lo batía por estribor tomó la otra aleta nuestra, habiéndose puesto al costado de estribor un navío de 80; nos desarbolaron del palo de

mesana, hallándose los demás palos y vergas con muchos balazos en disposición que al día siguiente desarbolamos de ellos el bauprés, habiéndonos desmontado un obus y cuatro cañones de mi batería del alcázar a estribor. Tres veces fué barrida la toldilla de marinería y tropas, y en ella fué herido el difunto Alférez de Navío D. Ramón Echague por las continuas descargas de balas y metralla hechas por los tres navíos, y poco menos en el alcázar, pues apenas quedó gente para servir la poca artillería que quedaba útil; el Comandante, el Segundo y yo fuimos heridos, aunque levemente. De la tropa y marinería me parece haber muerto muchos, aunque no puedo dar razón del número. El navío se rindió de cuatro y media a cinco de la tarde, de lo que no puedo dar noticias por estarme curando en la enfermería. = Cádiz, 4 de noviembre de 1805. = *Pedro Núñez* (rubricado).

IX

PARTE DE CAMPAÑA DEL OFICIAL COMANDANTE DE LA SEGUNDA BATERÍA

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra da parte el Oficial Comandante de la segunda batería del navío «San Agustín» de lo ocurrido en el combate naval del 21 de octubre.

El navío *San Agustín*, situado en la línea de batalla mura a babor, por la proa del navío *Trinidad*, rompió el fuego a las doce y minutos a la columna enemiga que corría nuestra línea de vanguardia a centro; el fuego se hizo con la mayor actividad, y duró hasta cerca de las tres de la tarde, hora en que mandé pasar a la gente a la banda de estribor, pues ya no teníamos objeto de babor; inmediatamente empezamos a batir un navío de tres puentes de los que batían al *Trinidad*, uno por estribor, el que hallándose ya rendido el *Trinidad* tomó nuestra aleta de estribor, y el otro de tres puentes también se le batía por la otra banda, tomó la babor; y después vino un navío de 80 y nos empezó a batir por el costado, haciendo mucho estrago en la batería; me desmontaron dos cañones, y llevaron a siete los cascabeles. A las cuatro y cerca del cuarto recibí una contusión en el vientre que me hizo pasar a curarme a la enfermería, y de allí a un largo rato bajó herido el segundo Comandante, D. José Brandáriz, el que me dijo estaba ya rendido el navío. La pérdida de gente de mi batería fué considerable, cuyo número no puedo señalar. = Cádiz, 4 de noviembre de 1805. = *José Va Rey* (rubricado).

X

PARTE DE CAMPAÑA DEL OFICIAL D. VICENTE DE LA LAMA Y MONTES

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra da parte el Oficial destinado a los cuatro cañones de popa de la primera batería del navío «San Agustín» de lo acaecido el día 21 de octubre en el combate naval.

El navío se hallaba situado en línea por la proa del *Trinidad,* mura a babor; a las doce y cuarto poco más o menos, rompimos el fuego por la misma banda de la columna enemiga según iba pasando, que corría más nuestra línea de vanguardia a centro; nuestro fuego fué vivísimo y al parecer con mucho acierto; el cual duró hasta las dos y media o tres de la tarde, que faltándome objeto a babor hice pasar mi gente a estribor para batir un navío inglés de tres puentes que hacía un fuego vivísimo al *Trinidad* por la misma banda, y vi luego que otro de igual porte al primero lo batía por la otra banda; uno y otro, rendido el *Trinidad*, se situaron en disposición de batir nuestras aletas, y otro de 80 nos presentó el costado, que nos hizo un fuego vivísimo, al que correspondimos con igual viveza, y con las miras de popa batimos siempre que teníamos objeto a los de las aletas; desmontaron dos de mis cañones a estribor, haciendo grande estrago en la gente que los servían; se incendió un cartucho sin saber cómo hallándome al pie del tercer cañón de mi batería, que inutilizó todos sus sirvientes e incendió el costado, que procuré apagar a fuerza de agua y vino tanto exterior como interiormente, y atribuyo este incendio a alguna granada o taco del enemigo. El navío se rindió de cuatro y media a cinco de la tarde; de lo demás ocurrido en la batería nada puedo decir, por no haber salido de mi puesto durante el combate y vivir entonces el Comandante de ella, que dicen murió al embarcar en un bote inglés. = Cádiz y noviembre 4 de 1805. = *Vicente de la Lama y Montes* (rubricado).

XI

NAVIO «SANTISIMA TRINIDAD»

PARTE DE CAMPAÑA DE SU COMANDANTE, D. BALTASAR HIDALGO DE CISNEROS

Excmo. Sr.: Considerando a V. E. impuesto en todas las ocurrencias de la escuadra en el combate de ella del día 21 de octubre, sólo me ceñiré a participarle las particulares del navío *Santísima Trinidad*, en que tuve arbolada mi insignia. Colocado dicho navío por la proa y a corta distancia del Almirante francés, de la línea de batalla inversa por la señal que para ello hizo dicho Jefe a las ocho y media, en cuya situación y dispuesto todo para emprender el combate luego que llegaron a tiro de ello el navío del Almirante Nelson, que seguido de otros dos de tres puentes se dirigían hacia nosotros, pero ya más cerca a las once y media, y reconociendo que su rumbo se dirigía a cortar la línea entre la popa del *Trinidad* y proa del almirante francés, mandó para evitarlo que se metiesen las gavias en facha, estrechándome a la mayor inmediación posible con el referido navío francés, y empezando a las doce para el mismo efecto un fuego vigoroso y sostenido, conseguí de dicho modo fustrar el intento del Almirante inglés; pero verificando el corte por la popa del *Bucentauro*, se colocó a nuestra aleta de estribor a muy corta distancia, ejecutando lo mismo por la parte de babor los otros dos navíos de tres puentes que le seguían, en cuya disposición continuamos el combate con los tres referidos buques, que también combatían el *Bucentauro*, el que habiendo sido desarbolado de sus palos mayor y mesana, a cosa de las tres mandé forzar de vela en lo posible según el mal estado en que se hallaba nuestra maniobra, mas para separame de dicho navío, que con la falta de sus palos se nos venía encima, como para alejarme algo del fuego de los enemigos y poder reparar algún tanto las averías y volver de nuevo al fuego, pero el viento muy flojo y marejada no nos permitieron ganar distancia, al paso que por instantes se aumentaban los destrozos en el aparejo; a las tres y media me retiraron herido, y al cuarto de hora me participó el Comandante el estado deplorable en que se hallaba el navío. Seguidamente bajó herido, como ya lo estaba, el Segundo, y verbalmente me informó hallarse sin gobierno, por estar enteramente desarbolado de todos sus palos, inutilizada mucha parte de su artillería y la restante sin poder hacer fuego, por hallarse embarazados los costados con palos, jarcias y velamen, con muchos balazos a flor de agua y cubiertas sus baterías de cadáveres y heridos; le envié a decir al tercer

Comandante con mi único Ayudante D. Francisco Basurto continuase la acción en lo posible, sin rendirse antes de consultar con los Oficiales que quedaban en la acción, lo que verificado, según me participó, a las cuatro, quedó el navío rendido, manifestándolo con una bandera enemiga que se presentó en la mano por no haber paraje donde colocarla y evitar de dicho modo la total mortandad de la gente que sin poder hacer fuego lo estaba sufriendo. El navío quedó en tan mal estado, que sin embargo de haberme manifestado los Oficiales ingleses que lo marinaron el empeño particular del Almirante Nelson de rendirlo y conducirlo a Inglaterra, para cuyo efecto le había destinado los tres navíos más fuertes de su escuadra, tuvieron que desistir de esta idea, sacándonos precipitadamente al tercer día del combate, por la excesiva agua que no podían contener las bombas, la que en la misma noche lo sumergió enteramente, quedando el recelo de que hayan perecido en él más de ochenta heridos graves que se hallaban en la enfermería, por el corto tiempo que proporcionó el navío para trasbordarlos, pues que el navío *Príncipe* inglés, al que yo fui conducido con la Oficialidad, sólo vinieron unos trescientos hombres de la tripulación, considerando que el resto pasaría al navío *Neptuno* inglés, que también auxilió a ello. = Debo elogiar a V. E. la bizarría e intrepidez con que se portaron en la acción los Comandantes, Oficialidad y tripulación. De los primeros acompaño a V. E. lista de los muertos y heridos, sin que me sea fácil verificarlos con los segundos, así por la división última de ellos como porque en los dos días que permanecimos en el navío sufrieron una fatiga incesante, así para achicar su agua como para sujetar su artillería y demás trabajos que acarreaban el mal estado del navío, pero según el número de los que se arrojaron al agua en la noche del combate y días siguientes, computo sobre unos trescientos hombres la pérdida total, incluyendo en ella los que quedaron heridos, si como creo no se salvaron. = Al siguiente día de nuestro transbordo entró el temporal que sufrimos en el expresado navío, y al finalizar aquél, según observé, no quedaba en el cuerpo fuerte de la escuadra inglesa ningún navío de los nuestro apresados, y sólo el *San Juan* encontramos en Gibraltar a nuestra llegada a este fondeadero, sin que hasta ahora lo haya verificado ningún otro buque de la combinada. = Ayer nos remitieron a esta población, desde la que voy dirigiendo a esa capital la Oficialidad y tripulación prisionera, quedando yo para verificarlo a mi destino de Cartagena, si por V. E. o el Capitán General del Departamento no se me ordena otra cosa. = Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años. = Algeciras, 31 de octubre de 1805. = Excmo. Sr. = *Baltasar Hidalgo de Cisneros* (rubricado). = Excelentísimo Sr. D. Federico Gravina.

Oficiales muertos en el combate del 21 de octubre de 1805 a bordo del navío de Su Majestad el «Santísima Trinidad»: Teniente de Navío D. Juan González de Sisniega, ídem D. Juan Matute, ídem D. Joaquín de Salas, Teniente de Fragata y Segundo Ayudante del General, D. Martín de Oria; Alférez de Navío, D. Juan de Medina.

Oficiales gravemente heridos: El Capitán de Navío D, Ignacio de Olaeta, Segundo Comandante; el Teniente de Fragata. D. Manuel Rivera, el Guardia Marina D. Antonio Bobadilla y Eslava, el Teniente Coronel y Capitán de Granaderos de Córdoba D. José Graulle.

Oficiales levemente heridos y contusos: El Jefe de Escuadra D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, el Brigadier y Comandante, don Francisco Javier de Uriarte; el Capitán de Fragata y Tercer Comandante, D. José Sartorio; el Teniente de Navío D. Claudio Coig, el de igual clase y Primer Ayudante del General, D. Francisco Basurto; el Teniente de Fragata D. Antonio Medina, el de igual clase D. Nicolás Meñaca, el Alférez de Navío D. Luis María de Solís, el Alférez de Fragata D. Manuel Díaz y Martínez, el de igual clase D. Pedro Marsilla, el de la misma y Primer Piloto, D. Domingo de Lema, el Teniente de Burgos D. Francisco de Oña, ídem el Granadero de Córdoba D. Miguel de Soto.

Algeciras, 31 de octubre de 1805. = *Baltasar Hidalgo de Cisneros* (rubricado).

XII

CONDUCTA DEL NAVIO «SANTÍSIMA TRINIDAD» EN EL COMBATE DE LAS ESCUADRAS COMBINADAS DE ESPAÑA Y FRANCIA CONTRA LA ARMADA INGLESA, SOBRE EL CABO TRAFALGAR, EL 21 DE OCTUBRE DE 1805 Y SUCESOS DEL MISMO NAVÍO HASTA EL 24 DEL PROPIO MES, QUE DE RESULTAS DEL MISMO SE FUE A PIQUE

Apenas se formaba la línea de combate mura a babor, viento al O. y mar gruesa, los enemigos a barlovento, dando caza a un largo o en popa a toda vela, prolongados en toda la extensión de la Armada combinada, empezó el combate como a las once y media de la mañana, por la retaguardia, rompiendo el fuego el *Real Soberano*, navío de tres puentes de la insignia del Vicealmirante Coligut, contra el *Santa Ana*, de la del Teniente General D. Ignacio Alava. = El navío *Victoria*, del mismo porte, de la insignia del General Jefe, el Vicealmirante Nelson, se dirigió en la misma posición que la Armada inglesa hacia el centro de la combinada, formando con el *Temerario* y *Neptuno*, de tres puentes, una línea

casi paralela a la que formaban en aquella parte el *Bucentauro*, de 80 cañones, de la insignia del Almirante Villeneuve; por su proa el *Trinidad,* de la del Jefe de Escuadra D. Baltasar Cisneros, y por la de éste el *Crue*, navío francés, con el ánimo bizarro y el más intrépido de cortar la línea por entre el *Trinidad* y *Bucentauro.* Desde el *Santa Ana* fué corriendo el fuego hacia la cabeza y hacia la cola de línea, y en pocos momentos quedó empeñado un combate general; el *Trinidad*, con su gavia y sobremesana en facha, cerró su distancia con el *Bucentauro* para oponerse a aquel atrevido intento, retardando su fuego a pesar de los deseos y el ardor generales, y se mantuvo en majestuosa amenazante inacción esperando al *Victoria*, que se figuraba debía ser su adversario particular, el cual gobernaba con su expresada división a un rumbo diagonal a la línea combinada, de vanguardia a retaguardia, a un largo abierto por estribor, porque cerrada la distancia expresada, se dirigía a cortar por la popa del *Bucentauro*, y que cuando iba a cruzar por el través de barlovento del *Trinidad*, a un tercio muy corto de tiro de cañón rompió éste el fuego más bien dirigido e incesante y terrible, tanto que desde aquel momento empezó a experimentar el *Victoria* averías de la mayor consideración en su arboladura y aparejo, y a la mitad del combate, como a las dos de la tarde, ya había desarbolado del palo de mesana por su fogonadura, de sus masteleros mayores y sus vergas todas, y se hallaba sin gobierno para dirigirse a efectuar su valerosa resolución de cortar la línea. = En esta situación, en lugar de seguir su rumbo arribó de popa y orzó por babor (tal vez involuntariamente), barluándose a tiro de fusil con el *Trinidad*, presentándole el costado y todos sus descalabros. No es tan fácil como describir lo material de esta escena expresar hasta qué grado se reanimaban el ardor y la confianza del *Trinidad* con la presencia de aquel espectáculo. = En estos momentos, el *Temerario*, a toda vela, se interpuso entre el *Victoria* y el *Trinidad*, y con tan atrevida acción sacó a aquél del empeño y siguió a efectuar el corte de la línea, que no había podido verificar Nelson. = La cortó por la popa del *Trinidad*, por el claro que dejó el *Bucentauro*, que se adelantó en el mismo tiempo, y se barluó a tocapelones por barlovento con el *Trinidad*, obligándolo a suspender el fuego algunos minutos. Así pudo pasar por la popa de éste, rascándola, el *Temerario* a situarse por la aleta de estribor a tiro de pistola. En seguida de él y a muy corta distancia suya llegó el *Neptuno* y tomó la aleta de babor del *Trinidad* al mismo tiro de pistola o fusil, y como el *Victoria* iba cayendo a sotavento y quedándose por la popa, resistió el poder batir los tres navíos ingleses con la misma ventaja y al mismo tiempo al *Trinidad* y al *Bucentauro.* Entonces se mudó la fortuna. El *Trinidad*, todavía con

sus palos, masteleros y vergas, arribó; menos la de velacho, vió desarbolar de los palos mayor y de mesana, destrozar y rendir al *Bucentauro* como a las tres de la tarde, casi arbolado con él, después de lo cual el fuego de los tres navíos ingleses se dirigió sólo al *Trinidad*, y por último, dejando por la popa desmantelados y por consiguiente sin salida al *Bucentauro* y *Victoria*, permanecieron en su ventajosa situación el *Temerario* y *Neptuno*, destrozando con un fuego incesante al *Trinidad,* que se mantuvo casi sin poder hacer uso del suyo en defensa desesperada hasta quedar arrasados de todos sus palos. Cubierto de destrozos de ellos, y de los de sus vergas, masteleros, jarcias y velas; habiéndose ya retirado heridos o quedando muertos cuantos tenían destinos en la toldilla, alcázar y castillo, desde el General hasta el Guardia Marina que custodiaba la bandera, quedando sólo el Comandante sobre el alcázar, hasta que cayendo herido de un astillazo en la cabeza y sin sentido fué llevado al sollado después de las cuatro de la tarde. = Entonces el General Cisneros, que también estaba gravemente, dió orden por un Ayudante al Tercer Comandante, que tenía su destino en la primera batería, de que subiese al alcázar, y que juntando allí los Oficiales que hubiesen quedado se informasen del estado del navío y resolvieran su rendición. Así se acabó con el día el combate del *Trinidad*, sin que hubiera cesado su fuego sino en pocos minutos una vez sola desde el principio de la acción, en la cual quedaron muertos gloriosamente los Tenientes de Navío D. Juan Sistiegas, D. Joaquín de Salas y D. Juan Matute; el Teniente de Fragata D. N. Urias, el Alférez de Navío D. Juan de Medina y un gran número de soldados y marineros de su valerosa dotación, y heridos mortalmente o de menos gravedad, entre los que se incluyen el General Cisneros y diferentes Oficiales. = Luego que cesó el fuego se reconoció que había en la bodega sesenta pulgadas de agua, y se puso toda la atención al trabajo de las bombas. = El navío *Príncipe* inglés, de tres puentes, marinó al *Trinidad* y lo tomó a remolque con grande empeño; pero no siendo posible contener el agua, sin fuerza la gente en el trabajo de las bombas, noche y día sin cesar y llegando a subir hasta quince pies en la bodega, el 24 del mismo mes, al medio día, resolvieron los ingleses dejarlo ir a pique, salvando la gente entre tres o cuatro navíos de su nación, lo que no pudo verificarse enteramente, a pesar de los muchos auxilios y la actividad que emplearon, obligando a abandonar en aquel urgente conflicto un gran número de heridos o mutilados que se sepultaron con el Trinidad al oscurecerse el día a siete u ocho leguas de distancia como al S. de Cádiz.

XIII

NAVIO «SAN LEANDRO»

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR SU COMANDANTE, D. JOSÉ DE QUEVEDO

NAVÍO «LEANDRO». = RELACIÓN DE LO OCURRIDO EN ESTE NAVIO EN EL COMBATE DE LA ESCUADRA COMBINADA ESPAÑOLA Y FRANCESA CONTRA LA INGLESA EL 21 DE OCTUBRE DE 1805

El 21 de octubre amaneció la escuadra combinada en línea de batalla, sin sujeción a puesto, mura a estribor, de resultas de la señal de la noche anterior. La escuadra enemiga a barlovento, mura a babor. El General francés hizo la señal de formar la línea de batalla mura estribor, por lo que maniobré a tomar mi lugar entre el *Redoutable* y *Neptuno*. A las siete y media la escuadra enemiga arribó en columnas con fuerza de velas, dirigiéndose al centro y retaguardia, lo que manifestó el General francés mandando virar por redondo a un tiempo y formar de la otra vuelta. = Poco después de las doce, una columna de la escuadra enemiga, con un navío de tres puentes a la cabeza, con insignia azul al topa de trinquete, rompió el fuego contra el metalose de popa del *Santa Ana*, hallándose este navío por la popa del *Neptuno* francés, a la vez del *Bucentauro*, del *Redoutable* y *San Justo*; viendo que el navío inglés tomó la aleta del *Santa Ana* y que éste arribaba, con el fin de auxiliarlo se pusieron los guardatimones, y a imitación del *Neptuno*, arribé un poco para hacer fuego, y luego que el inglés quedó a sotavento del *Santa Ana*, volvió a orzar todo, con el fin de batir al navío del Almirante Nelson, que se había puesto con los navíos de su columna por la altura de sotavento del *Bucentauro* y *Trinidad*; seguí en esta disposición el combate contra el Almirante Nelson y el de tres puentes que había desarbolado al *Santa Ana,* cruzando y arribando para recabar que me enfilasen por la popa y haciendo fuego ya por una banda ya por la otra y a veces por las dos, según se presentaba el objeto de enemigos, estando siempre a la voz del *Neptuno* francés, haciendo uno y otro los mismos movimientos, ayudándonos con nuestros fuegos. A las cuatro y media, hallándome con todo el velamen pasado a balazos, toda la maniobra cortada, el palo mayor y trinquete sin poder aguantar, con tres balazos cada uno, el mastelero de gavia con otro balazo en el tercio alto y asegurados con los guinales y brandales que se pusieron durante la acción para suplir la falta de los estays, y sufriendo

el fuego de los que habían venido a reforzar el navío del Almirante, di al trinquete para separarme un poco del fuego y asegurar los palos, a cuyo tiempo viendo que el navío *Príncipe* venía arribando haciendo fuego, goberné sobre él para incorporarme y seguir los movimientos; lo que ejecutaron algunos navíos que estaban a vanguardia; envié un Oficial a dar parte del estado que se hallaba este navío y de lo imposible que me era poder dar el remolque que me pidió. Se dieron reatas al palo mayor, al que no se pudo dar ruecas por tener partidas la vimelga de respeto; al de trinquete se le pudo formar con barras de cabrestante en el balazo próximo a la fogonadura de la cubierta del castillo, y se pasaron los cabos principales. A imitación del navío *Príncipe*, seguí en demanda de este puerto, y a las dos y media, estando al N. de la aguja del Castillo de San Sebastián, inmediato a los demás navíos, di fondo en doce brazas, fondo cascajo. = El 22 amaneció aturbonado, viento al S., fresquito. A las siete y tres cuartos vino el Práctico a bordo; el viento fué refrescando, por cuyo motivo no se pudo hacer diligencias para entrar; con el fin de aliviar los palos, se echaron abajo las vergas de juanete, calaron sus masteleros, tomé rizos a la gavia, y para asegurar el navío, di fondo a otra ancla, por haber empezado a garrar, y arrié del ayuste hasta ciento cuarenta brazas. = A pesar de haber asegurado los palos lo mejor que se pudo, como no se podían tesar las jarcias, con los balanceos a la una de la tarde se vino abajo el mastelero de gavia, poco después el palo mayor y el de mesana, y a las tres y cuarto el mastelero de velacho; con la felicidad que dos hombres que cayeron al agua se recogieron, y que sólo se ha lastimado un hombre levemente, que cayó de la verga de trinquete al safar la jarcia de velacho. = El 23 amaneció el viento por el O. flojo, por lo que empezó a levar un ancla, y habiendo faltado el cable, con el fin de aprovechar la bonanza, largué el otro por ojo, di la vela con el trinquete, y habiéndose quedado el viento enteramente calmado y viendo que no adelantaba con tres botes que vinieron a dar remolque, di fondo a boca del puerto en seis brazas. = Desde que empecé a hacer fuego, por el mucho humo perdí de vista la posición de las escuadras y sólo vi al *Neptuno* francés, que estuvo siempre a mi voz; el *San Justo* y otro navío francés inmediatos, que hacían fuego sobre los navíos de Nelson. Por el mismo humo no pude distinguir las averías que hice a los enemigos; sólo vi que el navío del Almirante Nelson quedó enteramente desmantelado y que con una carronada de este navío se le desarboló del mastelero del juanete de proa. Durante la acción, además de las averías del

aparejo y arboladura, se recibieron siete balazos a lumbre del agua y varios en el costado, con la felicidad de haber sólo tenido ocho muertos y veintidós heridos, entre éstos levemente el Teniente de Fragata D. Ignacio del Valle, el Alférez de Navío D. Pedro Rato y el Guardia Marina D. Aniceto Díaz Pimienta. = El fuego, aunque muy vivo, no ha sido precipitado, por no exponerse a hacerlo para precaver las enfilaciones; de lo que resultó tener que hacer el fuego ya por una banda, ya por otra y a veces por las dos. Tal se ejecutó con el mejor orden y prontitud, lo que se debe a la serenidad, actividad y valor de los Oficiales de las baterías, que no permitían hacer fuego sin estar delante, y a la actividad del Segundo Comandante, D. Salvador Meléndez; del Teniente de Fragata D. Norberto Mellas y del Alférez de Fragata D. Santiago de Palacios, que tenía de Ayudante, y que iban a llevar a las baterías las noticias de los movimientos del navío y la orden de la parte por donde se debía hacer fuego; y así me es preciso recordar el valor, serenidad y actividad de todos los Oficiales de Marina, Ejército y Guardias Marinas, así como de los dos Condestables, Antonio Secade y Miguel Sánchez, y todos los individuos del Real Cuerpo de Artillería y de batallones agregados a ellos, que hacían de cabos de cañón, pues aunque toda la gente ha manifestado un valor y deseo de sacrificarse, aquéllos, por su destino, lo han más acreditado. El Alférez de Fragata, Primer Piloto, D. Juan de Vera se mantuvo durante la acción con la mayor serenidad al lado del timón, para las orzadas y arribadas que mandaba, en lo que no noté el menor retardo. = Igualmente debo recomendar la serenidad del Primer Contramaestre, Antonio Pereyra, que estuvo prontísimo para remediar al instante las faltas de estays y brazas siguiendo la instrucción que se dió en la escuadra; los demás Oficiales de mar y gente destinada a la maniobra ha estado igualmente pronta, y así tengo la satisfacción de no poder informar mal de individuo alguno por lo que respecta a lo militar; pero sí debo hacer presente que por lo que respecta a lo marinero, son muy pocos con los que se puede contar. = A bordo del expresado buque, en la bahía de Cádiz, a 29 de octubre de 1805. = *José Quevedo* (rubricado).

XIV

NAVIO «SAN JUSTO»

PARTE DE CAMPAÑA DE SU COMANDANTE, D. MIGUEL GASTÓN

Excmo. Sr.: En consecuencia de la señal hecha por el General a las diez de la noche del día 20 de octubre, de formar una pronta línea de combate, sin sujeción a puestos, sobre el navío más sotaventado, arribé a ejecutar la orden, pretendiendo tomar al efecto la popa del navío *Bucentauro*; pero disputado este puesto por tres navíos franceses, corrí la línea por barlovento a ocupar un claro de la vanguardia. Amanecido que fué estando la escuadra en desorden y el enemigo a la vista, puso el General la señal de formar la línea de combate con sujeción a puestos; seguidamente maniobré a tomar el que me correspondía, lo que no pude conseguir prontamente por el poco viento y haberse agolpado varios navíos en aquel punto, teniendo que maniobrar a evitar abordajes. El General hizo a este tiempo la señal de virar por redondo a un tiempo, lo que ejecuté, de cuyo movimiento resultó un apelotonamiento de navíos, y éste inmediato al *Santa Ana*. Roto el fuego por un navío al cabeza de la enemiga, se batió éste con el *Santa Ana* y trabó el combate; le hice fuego alternativamente, ya con los guardatimones ya con todas las baterías, según se me proporcionaba. Continué durante la acción procurando batirme, siendo el último con quien lo verifiqué uno de tres puentes, a el que batimos el *Leandro*, un navío francés y éste. Hecha la señal por el General de virar por redondo la vanguardia, la obedecí, y me dirigí a la retaguardia, en donde aún duraba la acción; pero habiendo visto al navío Príncipe con averías, me dirigí a sostenerlo, y me uní a él manteniendo su conserva a consecuencia a sus órdenes. Este navío ha tenido siete hombres heridos, atravesado el palo de trinquete, rendidos el tamborete del bauprés y verga del juanete mayor, voló el botalón de fok, faltó el contraestay de velacho, un brandal de gavia y seis obenques de mayor y trinquete y varios balazos en cano y velamen. = Navío *San Justo*, en la bahía de Cádiz, 29 de octubre de 1805. = Excmo. Sr. = *Miguel Gastón* (rubricado). = Excmo. Sr. Federico Gravina.

XV

NAVIO «MONARCA»

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR SU COMANDANTE, D. TEODORO DE ARGUMOSA

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra del Océano da parte el Comandante que fué del navío «Monarca» de lo ocurrido en el buque de su mando el día 21 de octubre, en que se verificó el combate de la escuadra con la inglesa del Almirante Nelson.

En dicho día 21, al amanecer, se avistó en este navío la escuadra inglesa, y a lo que se percibió, con ánimo deliberado de acercarse a la combinada, y desde este momento este navío puso todo su cuidado en la observación completa y puntual de la ejecución de las señales del General Comandante de la combinada, lo que se verificó con toda exactitud en las que se hicieron, hasta que a las once y tres cuartos rompió el fuego el navío *Monarca* de mi mando contra el tres puentes del General Colingut, cabeza de una de las columnas en qué venía formada la escuadra enemiga. Desde dicha hora siguió el navío *Monarca* en fuego sostenido, constante hasta más de las cuatro de la tarde, verificándose desde la una del día hallarse siempre batido por dos navíos o tres, algunos de ellos de tres puentes, excusando los enemigos en lo posible el presentar sus costados, y sí verificando su combate por la popa y mura, como se lo permitían la superioridad del número con que batían; resultando de esta ventaja que a las tres y media poco más o menos, en que yo me retiré a curarme de una terrible contusión en el pecho, quedaba dicho navío *Monarca* en la más deplorable situación, pues no tenía ningún obenque en sus palos, toda su maniobra cortada, sin verga seca ni de sobremesana, los palos acribillados y amenazando con su pronta caída, la artillería de alcázar y toldilla desmontada, mucha parte de ésta en las baterías en iguales términos, muchos muertos y heridos según los partes verbales de los Comandantes de las baterías, las cubiertas destrozadas y parte de ellas caídas; en esta disposición quedó mi Segundo mandando, pero se deja conocer que siguiendo, como se verificó, batido siempre por dos y tres navíos, no podía ser la resistencia de mucho tiempo, como en efectivo así sucedió, pues estando sangrándome me envió

a avisar que a más del mal estado en que yo dejé al navío a mi retirada, se hallaba (en) aquel momento haciendo mucha agua e incendiado por tres partes, siendo una de ellas la santabárbara, muy pocos cañones en las baterías servibles, y que en este concepto que dispusiera; siendo mi contestación que habiendo yo llevado por mi parte las obligaciones de mi honor, esperaba llenase las del suyo, que me era tan conocido, y que se arreglase bajo estos principios para determinar según exigiesen las circunstancias, con cuyo motivo, lleno del mayor sentimiento, pero en la total imposibilidad de hacer otra cosa, arrió la bandera para evitar indefenso el sacrificio preciso de la gente que con tanto gusto, complacencia y honor se habían presentado y sostenido en un combate tan desigual y en un estado cual lo acredita no haber podido los enemigos salvar el navío. Me es materialmente imposible determinar a punto fijo el número de muertos y heridos, pero sí puedo afirmar que fué excesivo, particularmente el de los segundos, siendo muchos de éstos de grave consideración. Faltaría en un todo a mi deber si dejase de hacer presente a V. E. el valor, la actividad, celo, inteligencia y el mayor deseo de sacrificarse en honor de las Armas del Rey que ha mostrado la digna Oficialidad de que he tenido el honor de ser Comandante en esta acción, por lo que no puedo menos de suplicar a V. E. tenga la bondad de recomendarlo a la piedad de Su Majestad. Igualmente que a los demás Oficiales Mayores y de Mar, guarnición y tripulación, en los que he notado un espíritu y valor con deseos de sacrificarse cual no he visto en muchas acciones en que he tenido el honor de encontrarme desde que estoy en el servicio. = Por la relación que sigue quedará enterado V. E. de los heridos y muertos de la Oficialidad de Guerra, Mayores y de Mar de dicho buque.

Teniente de Navío D. Ramón Amaya, muerto; ídem D. Joaquín Gongane, herido; ídem de Fragata D. Juan del Busto, herido; Alférez de Navío D. Pedro Boisgnollen, herido; ídem de Fragata D. Manuel Eguía, herido; ídem D. José de la Erna, herido; Guardia Marina habilitado D. José Barros, herido; Guardia Marina D. Antonio Maimo, herido; Piloto Alférez de Fragata don Joaquín Sedriñana, herido; Contramaestre Juan Pereina, herido; Primer Guardián Pedro Balladares, muerto; Segundo Carpintero Francisco Martínez, herido; Armero Juan Lourido, muerto; Segundo Guardián Juan Baqueriza, herido; Primer ídem Félix Reine, herido; Patrón de bote Pedro Martínez, herido; Infantería de la Corona: Capitán D. Timoteo Oquiz, herido; Alférez D. Juan Mendíbil, herido; Sargento Primero Juan Asnal, herido.

Cádiz, 10 de noviembre de 1805. = *Teodoro de Argumosa* (rubricado).

XVI

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR EL TENIENTE DE NAVÍO D. JOSÉ MOREO

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra da parte el Teniente de Navío D. José Moreo de haber sido hecho prisionero el día 21 de octubre próximo pasado por el navío de guerra inglés nombrado «Belerofon», hallándose embarcado en el nombrado «Monarca».

De resultas del combate que en dicho día sostuvo la escuadra española al mando del Teniente General D. Federico Gravina contra la de Su Majestad británica, a cuatro o cinco leguas del cabo Trafalgar, y en cuyo combate permaneció defendiéndose contra el enemigo desde entre once y doce de la mañana hasta cerca de las cuatro de la tarde, que hallándose con pérdida de mucha parte de su tripulación entre muertos y heridos, cortados todos sus cabos de babor, haciendo alguna agua, prendiéndose fuego a toda la cámara alta y teniendo a su costado dos navíos enemigos haciéndole fuego, arrió la bandera española y quedó prisionero de guerra. Habiendo sido transbordado al *Beleroforn* al anochecer de aquel día, y conducido a Gibraltar la noche del 27 del mismo mes. = Como su destino era en la primera batería, no me es posible relacionar las posiciones de la escuadra y demás ocurrencias, mediante que desde la primera señal de formar la línea de batalla bajé a dicho puesto y en él me mantuve hasta tanto que se mandaron cesar el fuego de orden del Segundo Comandante, que había quedado mandando. = Cádiz, 4 de noviembre de 1805. = *José Moreo* (rubricado).

Muerto en la acción el Teniente de Navío D. Ramón de Amaya. Herido gravemente el Teniente de Navío D. Joaquín Jorganes y el Alférez de Fragata D. Pedro Bois Grouller. Herido el Comandante, Capitán de Navío D. Teodoro Argumosa. Un Capitán de la Corona D. Timoteo Okiff.

XVII

NAVIO «BAHAMA»

PARTE DE CAMPAÑA DE D. TOMÁS DE RAMERY

RELACIÓN DE LO ACAECIDO A BORDO DEL NAVÍO «BAHAMA» EN EL COMBATE DEL 21 DE OCTUBRE DE 1805

Hallándome situado a las nueve de la mañana en la línea mandada formar por el Coronel por la popa del navío francés *Algeciras* y en nuestra popa el *Aguila*, también francés, ciñendo el viento por babor como todos los demás se hallaban, los enemigos en varias columnas arribados en popa sobre nosotros, como a dos millas de distancia, viendo continuaba sin formar línea de batalla se procedió al combate, era el ánimo de todos por un ataque parcial introducir el desorden, y cortando la línea por cualquiera punto poner entre dos fuegos la parte que pudieran cortar, por lo que dispuso estrechar mucho la, distancia con el *Algeciras*; el primer navío inglés que llegó al tiro de nuestra línea con dirección al centro fué uno de tres puentes, contra el que rompieron el fuego los navíos que teniamos por nuestro proa; el segundo inglés que seguía al de tres puentes, luego que estuvo a tiro lo rompió contra nosotros, al que contestamos inmediatamente. Serían las doce del día; el tercer navío inglés se nos situó al costado de babor, y contra éste rompimos todos nuestros fuegos; en este tiempo el navío cabeza de otra columna, según su dirección parecía querer cortar nuestra línea por la popa del *Algeciras* y proa nuestra, pero viendo que teniamos tan estrechada la distancia que lo era imposible el verificarlo, procuró hacerlo por nuestra popa, el navío *Aguila*, que también estaba unido a nosotros, no quiso arribar, por cuyo motivo se abordó con el inglés, y abordados continuaron batiéndose; pero con este abordaje resultó quedarse el *Aguila* atrasado y nuestra popa descubierta, situándose otro navío inglés por nuestra aleta de estribor a tiro de fusil; viendo el Comandante era mucho el destrozo que nos ocasionaba la ventajosa situación de este navío, mandó arribar, con el objeto de presentarle nuestros fuegos, arribando él al mismo tiempo, con lo que quedamos prolongados; el navío inglés que teníamos al costado de babor, con nuestra arribada nos quedó por la aleta, y se nos atracó entonces, también a tiro de fusil; estos dos navíos, con sus muchos fuegos de metralla y palargueta, nos inutilizaron toda

maniobra y a la media hora nos mataron al Comandante. Hecho yo cargo del navío, seguí en esta misma situación batiéndome, e imposibilitado ya de dar movimiento al buque, por estar toda su maniobra picada, sin apercibirlo a causa del mucho humo nos colocamos a las dos y cuarto al costado de un navío de tres puentes, y entre estos tres, a las tres y media, desarbolados ya del palo mayor y mesana, esperando por momento ver caer el de trinquete pues estaba todo acribillado, el timón partido por dos palanquetados a flor de agua, mucha agua en bodega, inutilizada toda la artillería de sobrecubierta, desmontada mucha parte de la de combés, las baterías llenas de cadáveres y heridos, llena la enfermería de éstos y pérdida de esperanza de ser socorrido, pues en nuestras inmediaciones no había buque alguno que no estuviera herido o imposibilitado de podernos auxiliar, dispuse llamar a Junta a todos los Oficiales, los que fueron de sentir no era posible hacer ya mayor resistencia, por lo que mandé suspender el fuego que aún haciamos y arriar nuestra bandera, los enemigos cesaron el fuego, y luego que advirtieron nuestra rendición, y a las cuatro y cuarto vino un bote inglés y me condujo a bordo del navío *Colossus*, uno de los que constantemente estuvieron batiendo. = Cádiz, 19 de diciembre de 1805. = *Tomás de Ramery*.

XVIII

PARTE DE CAMPAÑA DE D. BENITO DE BASABE

Excmo. Sr.: Con motivo de acabar de llegar a este puerto y ser muy corto el tiempo, no puedo dar a V. E. una noticia circunstanciada de los sucesos ocurridos desde el 21, en que fui prisionero en el navío *Bahama*, pero lo haré luego que reunida la gente pueda adquirir las noticias que ahora me faltan, limitándome en éste a decir a V. E. que en el combate murió mi Comandante y dos Oficiales de Córdoba y heridos el Segundo Comandante y dos Guardias Marinas, todos de poca consideración. El 25, con motivo de estar próximos a la costa, se entregaron los ingleses, y quedé con el mando del navío por haberse llevado los enemigos el 21 el Teniente de Navío más antiguo. El 27 una balandra recogió los ingleses y el 28 un navío se llevó prisioneros un Alférez de Navío y un Guardia Marina y como ciento treinta hombres, la mayor parte marineros. El 29 se acordó en Junta de Oficiales barar el navío, pero no se lo pude conseguir por no obedecer a la espadilla y menos largar vela por estar desarbolado de los tres palos, por lo que dimos fondo en nueve brazas de agua.

El siguiente día llegó el socorro que el día anterior se solicitaba a fuerza de cañonazos, e inmediatamente se procedió al embarco de la gente en las cuatro barcas de buey, lo que advertido por los enemigos se destacó una fragata para impedirlo, la que quedaba del navío al desatracarme de él, como una milla escasa, lo que no me dió lugar a quemar el navío y sí sólo al de cortar el calabrote con que estaba amarrado. El navío ha quedado inútil del todo, haciendo agua, pues llegó a tener el día del combate veintiocho pulgadas y después hasta siete pies y medio. Tengo la satisfacción de haber salvado la vida y libertad a cuatrocientos cincuenta hombres poco más o menos, de los que se han dirigido a Huelva tres de las barcas, y yo a este puerto con la cuarta y ciento treinta a ciento cuarenta individuos. = Dios guarde a V. E. muchos años. Sanlúcar, 31 de octubre de 1805. = Excmo. Sr. = *Benito de Besabe* (rubricado). = Excmo. Sr. D. Federico Gravina.

Acabo de llegar con ciento treinta hombres, parte de los que se han salvado del navío *Bahama*, que después del combate del 21 quedó en poder de los ingleses, hasta el 25, que se me hizo entrega por los ingleses; por no perecer en la costa, desde este día hasta el 27, que se avistó un buque que pareció ser místico, en que hallándose a media legua de distancia mandé tirar un cañonazo, e inmediatamente se dirigió hacia el navío, y ya más cerca se reconoció ser una goleta de guerra inglesa, la que se llevó toda la gente de su nación que guarnecía el navío, y el Capitán inglés nos aseguró que el inmediato día vendría por todos nosotros; efectivamente, el 28 por la tarde se acercó un navío, al que echó tres botes a el agua y se llevó un Alférez de Navío y un Guardia Marina y hasta ciento treinta marineros, incluso algunos soldados, quedando aún acordes en que a el inmediato día volverían, si el tiempo lo permitía; en este estado, amando más el abentazar nuestras vidas, se determinó por Junta de Oficiales y noticia de la gente el ir avanzar antes de caer prisioneros. En efecto, a las cuatro de la mañana picamos el cabe e hicimos vela, pero el navío no obedecía a la espaldilla, y yéndonos hacia afuera por subir la marea, volvimos a dar fondo a un anclote; a las seis, pareciéndonos que los ingleses no podrían llegar, por estar bastante distantes, volvimos a picar el calabrote, pero sin efecto, como en el primer caso, se determinó dar fondo con un cañón, y en este estado esperar el viento y marea para verificar nuestro intento. El 29 tiramos muchos cañonazos pidiendo socorro a varios faluchos, pero todos huían; los enemigos se mantenían a la vista. El 30, como de once a doce del día, se vieron cuatro barcas del bou que se dirigían hacia nosotros y a una regular distancia, izó la bandera española, a cuya

señal acudieron inmediatamente, y luego que estuvieron a el costado se procedió a el embarco de la gente, verificando la evacuación como a las cuatro de la tarde; desde que los enemigos vieron atracar las barcas se dirigió una fragata, sin duda con ánimo de impedir la extracción de la gente, y en la última barcada se hallaba ya como una milla poco más o menos, por cuyo motivo no se le puso la camisa de fuego y se quedó en el alcázar, quedando sólo el arbitrio de picar el cable, cuyo buque quedó a flote. Y lo participo a V. E. para su noticia y efectos consiguientes. = Dios guarde a V. S. muchos años. = Sanlúcar de Barrameda, 31 de octubre de 1805. = *Benito de Besabe* (rubricado). = Sr. Comandante de Marina de esta Provincia.

XIX

NAVIO «MONTAÑES»

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR D. ALEJO GUTIÉRREZ, POR MUERTE DE SU COMANDANTE, D. FRANCISCO ALSEDO

Día 21 de octubre de 1805. = Amanecimos a la vista de la escuadra enemiga, a unas dos leguas de distancia de ella, sin una rigurosa formación; la escuadra de observación a vanguardia. El viento estaba variable y flojo del SO. al ONO., y nos ceñimos amurados por estribor con las gavias, mesana y contrafoke. Así que aclaró contamos el número de buques de ella, ascendiendo en total a treinta y dos, de los cuales veintiocho parecían navíos y muchos de tres puentes. A las seis y media hizo el General la señal de formar el orden de batalla mura de estribor. A las seis y tres cuartos la de estrechar las distancias a un cable; poco después de las siete se observó que los enemigos venían arribados en dos columnas, con fuerza de vela, al parecer a cortarnos por el centro y retaguardia. Nuestra escuadra maniobraba para formar la línea y ocupar cada uno su lugar en ella. A las ocho señal de que toda la escuadra vire por redondo a un tiempo, lo que ejecutamos con el mismo aparejo y viento flojo; a las nueve y media hizo el General francés la señal de ceñir el viento. A las diez la de que la escuadra de reserva rectifique el orden actual; a las diez y media hizo el General la señal de que los navíos de su cabeza conserven la distancia de un cable, y en este tiempo nos hallábamos algo apelotonados los navíos de vanguardia de la escuadra de observación, entre ellos el *Santa Ana*. El navío *Bahama* estaba por nuestro

través de estribor, y se le habló diciéndole que nosotros íbamos a ocupar nuestro lugar, por lo que él puso la gavia en facha, y viendo entonces una gran distancia entre el *Algeciras* y el nuestro, procurando ponernos por la popa de este navío, advirtiéndoselo a la voz al navío *Aguila*, pues era la suya la que nos correspondía, pero no podiamos tomar por la posición del *Bahama*. A las once señal de que la línea de batalla se prolongara mucho a retaguardia. Poco después hizo el *Santa Ana* la de que el navío de la cabeza ciña por babor, y que todos sigan sus movimientos; consecutivamente hizo una fragata la de que la escuadra de reserva rectifique el orden mandado, lo que procurábamos y nos lo hacía dificultoso el poco viento; mientras tanto continuaba la escuadra enemiga en la misma formación de dos columnas, con fuerza de vela se iba aproximando a la escuadra. A las once y media hizo el General la señal de romper el fuego cuando se estuviese a tiro, la que ejecutamos nosotros a las doce, dirigiéndolo con bastante viveza a un navío de tres puentes que era el cabeza de una de las líneas; casi toda nuestra escuadra lo rompió al mismo tiempo. A la media hora lo haciamos por intervalos, pues se nos habían interpuesto algunos navíos de nuestra línea y no podíamos tomar otra posición, porque nos lo impedía un navío que estaba a sotavento nuestro e igualmente el denso humo con que nos hallábamos cubiertos por todas partes, de suerte que con él y la calma costaba trabajo el distinguir las banderas. A la una llegó a ponérsenos a tiro de pistola un navío de tres puentes, haciéndonos un fuego terrible por aleta de babor, lo que nos causó grande estrago en la gente, casco y aparejo; hallándonos en este momento sobre una arribada, izamos los juanetes y vela de estay de gavia, con ánimo de tomar alguna más salida, orzando al mismo tiempo para presentarle el costado, pero él pasó por nuestra popa, y nosotros tuvimos que arribar, porque nos íbamos a abordar con dos navíos de los nuestros; en esta arribada nos encontramos algo a sotavento, no pudimos continuar el fuego por hacerlo a los nuestros. En este momento, que eran las dos y media de la tarde, bajó el Teniente de Fragata D. Melitón Pérez a decirme que acababa de morir el Comandante y bajar a la enfermería gravemente herido el Segundo; por lo que subí inmediatamente a tomar el mando del navío, mandando orzar al instante, con el objeto de ocupar el primer claro que hallase y entrar de nuevo en la acción. Había muerto también el Teniente de Fragata D. Rafael Bobadilla y se hallaban en la enfermería otros Oficiales heridos; por lo que me fué preciso alterar los destinos de los que quedaban, encargando a los Comandantes de las baterías que inmediatamente completasen de gente todos los cañones que se pudiese volver a hacer fuego, lo que se ejecutó muy pronto.

Teníamos tres cañones desmontados y uno sin cascabel; el palo de mesana estaba atravesado de un balazo por debajo de la cubierta de la toldilla, enteramente rendido y con algunos obenques cortados; en el costado de babor había una porción de balazos, cinco a flor de agua; uno de ellos puesto a una hembra del timón, por el cual se introducía alguna agua en el pañol del Condestable, en donde se paró la bala; la caña del timón estaba rendida por dos balas. Las jarcias de todos los palos y caballería de babor estaban muy mal tratadas, habiéndose remediado en el momento la falta del estay mayor y otras precisas. A las tres hizo una fragata la señal de que los que no batían se aproximasen a entrar en acción, dirigiéndose sin duda a seis o siete navíos de vanguardia que no se hallaban en el fuego; éstos viraron inmediatamente por redondo, y nosotros, que nos hallábamos a retaguardia de ellos y a sotavento, amuramos el trinquete con el objeto de prolongar la bordada y virar por su popa cuando estuviésemos en línea. Al venir de esta vuelta entraron sucesivamente en combate estos navíos; nosotros estábamos a tiro largo de cañón, nos pasaban las balas por encima. No duró mucho tiempo el fuego, porque los enemigos ceñían de vuelta encontrada, y ellos venían algo arribados, como era indispensable por hallarse a barlovento y por el rumbo a donde demoraban el cuerpo fuerte de la escuadra. A las cuatro y media estaba el combate por varios puntos; se hallaban muchos navíos desmantelados de todos sus palos, otros de algunos y uno ardiendo. A las cuatro y media vimos al navío *Príncipe* con su aparejo muy destrozado, que con otros navíos seguían la vuelta del N., y nos demoraban al rumbo a que gobernaban los navíos de vanguardia, cuyo fuego había ya cesado. A las cinco viramos por redondo para reunirnos con estos navíos que se dirigían a incorporarse con el *Príncipe*. A esta hora hizo éste la señal de que la fragata *Cornella* le diese remolque. A las cinco y media cesó el fuego por todas partes, y nosotros nos reunimos con el navío *Príncipe* que gobernaba al NE., con viento al O. flojo. A las seis hizo éste la señal de visión; los enemigos también se reunían siguiendo la vuelta del S.; en estos términos anocheció. A las seis y media nos dijo la fragata que traía a remolque al navío *Príncipe* que gobernásemos al N. A las nueve y media nos habló un bergantín francés diciéndonos de parte del General que si no teniamos Práctico para entrar en Cádiz, siguiésemos por la aguas de su navío; y a las once nos dijo éste que las balisas estaban puestas. A las tres dimos fondo sobre el placer de Rota en doce brazas de agua, a imitación del General.

Día 22. = Amaneció achubascado, viento al S. fresquito, y nos hallábamos fondeados seis navíos españoles, cuatro franceses, tres fragatas y dos bergantines. A las diez y media llamó el General

por señales algunos de los Comandantes, y siendo uno el de este navío, mandé echar un bote al agua. Y fui a su bordo al mismo tiempo que daba el navío preparándose para dar la vela para dentro a las dos. Estando el viento muy fresco y con bastante mar, volví a bordo y mandé dar fondo a la segunda ancla; al mismo tiempo dispuse que se diese rueca al palo de mesana y remediasen las demás averías. El viento estuvo toda la noche duro, con repetidos chubascos.

Día 23. = Amaneció todo muy ofuscado y el viento por el OSO., habiendo abonanzado mucho. Un navío francés había varado durante la noche en la Punta de San Sebastián y otro sobre Rota; al *Príncipe* se le habían venido abajo el palo mayor y mesana, y con alguna vela en el de trinquete se iba para dentro; el *San Leandre* se hallaba en los mismos términos ; el *Algeciras* entraba en bandolas ; nosotros empezamos la faena de levarnos y nos faltó el ancla de estribor por su azganco, seguimos virando por la de babor para dar con prontitud la vela, pues el tiempo iba presentándose con mal cariz. A las ocho y media hizo el navío *Rayo* señal de dar vela. A las tres y media la de que todas las fragatas y corbetas pasen por su popa. A las cuatro y media dimos la vela, haciendo el *Rayo* a esta hora la señal de que imitásemos en un todo sus movimientos, y seguidamente la de zafarrancho de combate. A las doce estábamos a la vela los navíos *Rayo, Asís, Montañés,* tres franceses y algunas fragatas, seguíamos con la vuelta de afuera, ciñendo el viento con las gavias, trinquete, mesana y contrafok. A la una llegó a la voz con un falucho D. Miguel de Alava, y me dijo de orden del Comandante General que siguiese a los demás navíos, con el objeto de ver si podíamos represar algunos de los desmantelados que se llevaban los enemigos; efectivamente, conseguimos que el navío *Neptuno*, que con el trinquete y contrafok seguía la vuelta de afuera, tomase la del puerto; que un navío que llevaba a remolque al *Santa Ana* lo largase. A las tres viramos por redondo a imitación de los navíos de vanguardia, y a las cuatro hizo el Comandante General la señal de que la Armada se dirija al puerto. A las cuatro y media la de que cada Comandante maniobre para asegurar su buque; nosotros, no pudiendo llevar en el palo de mesana más vela que la de mesana, amuramos la mayor a pesar de estar enteramente rifada, para no caer a sotavento y tomar el puerto. A las seis, estando el navío *Santa Ana* a la parte de adentro del castillo de San Sebastián remolcado por una fragata, y fondeados el *Neptuno* y los otros tres navíos franceses, dimos fondo al ancla de babor en tres brazas lama a la parte de las Puercas, no permitiéndonos el viento el ir más adentro por estar al SSO., fresco y cerrado con agua. El navío *Asís* venía de

la vuelta de adentro y el *Rayo* continuaba aún la de afuera. A las nueve, habiendo refrescado el viento con chubascos, dimos fondo a la esperanza, arriamos las vergas mayores, echamos abajo las de juanete y calamos los masteleritos; el viento permaneció muy duro y por la misma parte toda la noche.

Día 24. = Amaneció nublado, el viento al SSO., frescachón; los navíos *Neptuno* y *Asís* perdidos sobre la playa del puerto, el *Rayo* no se veía ; a las siete empezó el viento a velar algo para el Oeste, por lo que pensé en dar la vela, con parecer del Práctico, para meter el navío más adentro en caso que abonanzase. A las tres de la tarde llegó a estar por el SO., fresquito, pero ya no había lugar para levarse y dar la vela. Anocheció con celajería parda, viento al SO. fresco, y en la noche estuvo duro del SSO. al S.

Día 25. = A las cuatro de la madrugada, habiendo dado el viento un recalmón con buen cariz, empezamos a suspender la esperanza; a las seis volvió a estar el viento en toda su fuerza y se escaseó hasta el SSE. con mal cariz; al medio día mandé echar la lancha al agua con objeto de sacar de la bodega la quinta ancla, la cual quedó en el combés, enzepándose al anochecer. A esta hora estaba el viento al S. muy duro, con repetidos chubascos. A las doce quedó empezada la quinta ancla, y la mandé estalingar; hasta las cuatro y media estuvo el viento frescachón del SSO. a ráfagas con aguaceros; a esta hora cedió llamándose al SO., y empezamos a levarnos.

Día 26. = Amaneció con los horizontes calimosos, viento al SSO. fresquito, con mar gruesa del SO. El navío *San Justo*, que anocheció fondeado junto a nosotros, estaba cerca del castillo de Santa Catalina con el palo mayor y mesana de menos. El *Indontable*, que también anocheció junto a nosotros, no se veía. A las seis y cuarto hizo el *San Justo* señal de no poderse aguantar, que se veía precisado a dar la vela; al mismo tiempo pidió auxilio con varios cañonazos. A las siete y media nos hizo señal pidiéndonos la lancha con anclote y calabrote; le contestamos con la de que no se podía ejecutar la orden, y esto fué en virtud de que estábamos en la faena de dar la vela, y la lancha no podía trabajar en faena de ancla por tener la quilla partida de un balazo. A las diez y media, teniendo ya elevada un ancla y hallándonos casi a pique de la otra, determinamos picar el cable de babor para dar la vela, por no malograr la ocasión, pues el viento iba refrescando por el SO., teniendo dispuesto el aparejo para caer sobre babor, pero la marea nos lo impidió, y caímos sobre estribor, llevando las tres

gavias arriadas a medio mastelero, mesana y contrafok, nos vimos precisados a virar por redondo por no empeñarnos con el Diamante, y seguimos la bordada de dentro, teniendo que volver a fondear en seis brazas de agua porque el viento estaba demasiado fresco para virar, no pudiéndolo hacer por redondo; así es que aferramos todo el velamen, se embarcó en la lancha un anclote con dos calabrotes y tendiéndonos una espía en dirección del Canal, en el ínterin calamos los masteleros. Anocheció con los horizontes muy tomados, viento fresco del SO., el que se mantuvo toda la noche con algunas ráfagas.

Día 27. = Amaneció achubascado por el tercer cuadrante, viento del SO. al OSO. fresquito; a las siete y cuarto, estando el viento más bonancible, levamos el ancla y nos íbamos espiando. A las nueve horas de la bajamar tocamos de popa y a los pocos golpes se desmanteló el timón; advertimos al mismo tiempo que el anclote había garrado, por lo que volvimos a dar fondo e hicimos la señal de la situación en que nos hallábamos, pidiendo auxilio con algunos cañonazos. Inmediatamente tendimos otra espía de tres calabrotes al SSO., pero el viento era fresco y la mar gruesa, por lo que no nos determinamos a levar el ancla, y continuando dando golpes en las fuertes cabezadas, determinados de picar el palo de mesana, después de haberlo desaparejado de sus vergas, pues de todos modos ya estaba rendido y amenazando de venirse abajo. A las doce se picó el palo, y mandé a esta hora un Oficial al navío *Príncipe* pidiéndole socorro. A las cuatro llegó un lanchón con un ancla y un cable, e inmediatamente mandamos que le diese fondo a distancia proporcionada, trayéndonos el chicote del cable a bordo. Anocheció el cielo claro, el horizonte cargado, el viento bonancible por el Oeste. A las nueve suspendimos nuestra ancla y viramos por la del lanchón. A las doce, hora de la bajamar, viendo que no tocábamos cesamos esta faena.

Día 28. = Al amanecer tendimos dos espías para alarnos por ellas, y mandamos los heridos a tierra, lo que no se pudo ejecutar hasta este día por haber estado siempre la mar muy gruesa y ser muy difícil el embarcarlos; sólo quedó a bordo el Segundo Comandante, que se hallaba agonizando; a las once, después de haber ido bastante abante con las espías, volvimos a dar fondo al ancla de babor, por refrescar el viento, y tendimos otra espía. A las dos murió el Segundo Comandante, y se mandó a tierra en un bote; anocheció con celaja parda, viento SO. bonancible, continuando en la faena de espiar. A las nueve dimos fondo a un ancla para dejar descansar la gente, pues ya nos hallábamos en el Canal.

Día 29. = A las cinco de la mañana, estando el viento al NO. bonancible, levamos el ancla y continuamos espiándonos, hallándonos ya en fondeadero. A las ocho se entregó el mando de este navío al Sr. D. Ramón de Errera. = A bordo del navío *Montañés* espiándose en la bahía de Cádiz, 29 de octubre de 1805. = *Alejo Gutiérrez de Rubalcava.*

XX

NAVIO «ARGONAUTA»

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR SU COMANDANTE, D. ANTONIO DE PAREJA

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra del Océano da parte el Comandante que fue del navío «Argonauta» de lo acaecido el día 21 de octubre de 1805 en combate de la escuadra combinada contra la inglesa del Almirante Nelson.

Al amanecer del referido día 21 se avistó en este navío la escuadra inglesa, que según sus maniobras no dejaba duda solicitaba aproximarse a la combinada, habiendo sido desde este momento el principal enemigo de este navío la puntual ejecución de las señales del General Comandante de la escuadra combinada. Verificándose esto con la mayor exactitud en todas las que se hicieron; habiendo roto su fuego este navío a las doce contra uno enemigo que se presentó, siendo ya desde muy poco después combatido este navío con la superioridad de dos o tres constantemente, entre ellos dos de tres puentes, hasta las tres de la tarde, que habiendo sido yo herido y obligado a retirarme, puse el mando en mi Segundo Comandante.

A esta hora se hallaba mi navío con toda la artillería del alcázar y toldilla desmontada, inutilizado el uso de una gran parte de los cañones de las baterías, tanto por las piezas como por la escasez de gente resultada de los muchos muertos y heridos que había en ellas, según los partes de sus Comandantes. = La maniobra toda enteramente destruida y no quedaba en sus palos más obenques que uno en el mayor, éstos amenazando por momentos su caída, pues estaban enteramente acribillados. En esta situación se deja conocer bien claro la poca más resistencia que este navío podía hacer, siguiendo siempre batido con la misma superioridad

ya dicha. = Con estos sentimientos inexplicables me retiraron a curarme, esperando yo por momentos el triste punto de verme obligado a rendirme, lo que en efecto se verificó, pues a la media hora me envió a avisar mi Segundo que sobre las averías que yo había dejado se encontraba con las nuevas de hacer el navío mucha agua y de haber perdido su timón, nuevos aumentos que añadidos a los anteriores no permitían otra cosa, hallándose el navío indefenso, que el sacrificio de unas gentes que con tanto espíritu, gallardía y sin temor a la muerte se habían prestado al mejor servicio y honor de las armas del Rey. En consecuencia, respondí a mi Segundo que supuesto la total imposibilidad de poder hacer otra cosa, obrara con arreglo a la Ordenanza, y a las tres y media de la tarde mandó arriar la bandera. Siendo tal el triste estado del navío *Argonauta,* que a pesar de los muchos esfuerzos que hicieron los enemigos para aprovecharse de él, no lo pudieron conseguir. = No me es posible determinar a punto fijo el número de los muertos y heridos, y sólo afirmar fué excesivo, particularmente el de los prisioneros. = Para llenar todas las obligaciones de mi constitución me es precisamente necesario hacer presente a V. E. que la Oficialidad que yo he tenido el honor de mandar este día me ha llenado de gozo, al ver en ellos el celo, la inteligencia, valor y espíritu militar con que se han manejado, manifestando todos el más vivo deseo de sacrificar sus vidas en honor de las armas del Rey, todo lo que me pone en la precisa obligación de suplicar a V. E. recomiende a la piedad de Su Majestad tan beneméritos vasallos, cuya súplica reitero a favor de los Oficiales mayores, de mar, tripulación y guarnición, que se han portado con un valor excesivo y más alto de lo que yo pudiera imaginar. = Por la relación que sigue quedará enterado V. E. de los muertos y heridos que ha habido en los Oficiales de Guerra, Mayores y de Mar de dicho buque. Teniente de Navío D. Marcos Guruzeta, herido; Teniente de Fragata D. Francisco Lasarte, contuso; ídem D. Rafael de Luna, herido; Alférez de Navío D. José Losada, herido; ídem de Fragata D. José Carranza, herido; ídem D. Eligio Croquer, contuso; ídem D. Antonio Quiroga, ídem; ídem D. Nicolás del Río, herido. — *Oficiales de Mar:* Primer Contramaestre Juan Ainer, herido; Primer Guardián Pedro Paredes, herido. — *Condestables:* Antonio Calvo, muerto. = Cádiz, 10 de noviembre dé 1805. = *Antonio de Pareja* (rubricado).

XXI

PARTE DE CAMPAÑA DEL SEGUNDO COMANDANTE, D. PEDRO ALBARRACÍN

Al Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra del Océano da parte el Oficial que abajo firma, como Segundo Comandante que fué del navío «Argonauta», de los acaecimientos del combate del 21 del pasado, que son los siguientes:

Se rompió el fuego como cinco minutos después que el total de la escuadra, a causa de tener en este tiempo por la aleta de babor el navío *Montañés* y por la mura de la misma banda un navío francés; pero lo ejecutó inmediatamente así que tuvo objeto, con el mayor acierto, logrando con sus descargas desarbolar complemente al navío inglés el *Belleisle,* el que puso a la media hora fuera de combate. Se continuó batiéndose con ardor contra varios navíos enemigos que atacaron a el *Argonauta* de muy cerca, hasta cosa de las cuatro y media de la tarde, en que fué herido el Comandante en un brazo por un astillazo, que hallándose con las baterías desguarnecidas por los muchos muertos y heridos, parte de la artillería inutilizada, todos los palos, velas y vergas acribillados a balazos, como también cortado por ellos la mayor parte de los estays, obenques y cabos de babor, con infinidad de balazos (muchos de ellos a lumbre del agua), desguarnecido todo el casco, madera de respeto, embarcaciones menores, rueda y caña de timón, dos de las bombas, estropeada la portería, etc. Viendo que no se podía resistir ni corresponder al horroroso fuego que sufría el navío y que éste hacía mucha agua, se determinó con Consejo de los Oficiales que habían quedado arriar la bandera, como se verificó poco después, con harto dolor de todos. Igualmente a parte de haber tenido de resultas de la acción como doscientos y diez muertos y más de cien heridos, de los que después murieron cincuenta y tantos, según noticias que he recibido de uno de los cirujanos. = Cádiz, a 2 de noviembre de 1805. = *Pedro Albarracín* (rubricado).

Relación de los Oficiales de Guerra en el combate del navío «Argonauta»: Comandante, el Capitán de Navío D. Antonio de Pareja; Teniente de Navío D. Marcos Guruceta, Teniente de Fragata D. Francisco Lasarte, ídem D. Rafael de Luro, Alférez de Navío don José Losada (herido), Alférez de Fragata D. Antonio Quiroga, Eligio Croquer, ídem D. Juan José Carranza, ídem D. Nicolás del Río Noguerido. = Cádiz, 3 de noviembre de 1805. = *Pedro Albarracín* (rubricado).

XXII

NAVIO «SAN ILDEFONSO»

PARTE DE CAMPAÑA DE SU COMANDANTE, D. JOSÉ DE VARGAS

Don José de Vargas y Varáez, Brigadier de la Real Armada y Comandante que fué del navío de Su Majestad nombrado «San Ildefonso», da parte al Excmo. Sr. D. Federico Gravina, Comandante General de las Fuerzas Navales del Océano, de lo ocurrido en mi buque en el combate de 21 de octubre contra la escuadra inglesa al mando del Almirante Nelson.

A las doce y tres cuartos de la mañana del citado día me atacó un navío inglés a tiro de fusil, que después se estrechó más, prolongándose desde el portalón para proa por la banda de babor, llevando la escuadra esta mura y siendo el viento al SSO.; después me atacó otro navío por la aleta de la misma banda, a tiro de pistola. = A las doce y media, hallándome batiendo con estos dos buques, fui herido de astillazo en el brazo izquierdo y contuso bajo la tetilla del mismo lado, lo que me obligó a retirarme del puesto, dejando el mando al Segundo Comandante D. Anselmo Comendio. = Hallándome en la enfermería me avisó el Segundo Comandante que el primer navío enemigo que atacó se había separado del combate. Mi respuesta fué quedar enterado de ello y que siguiese en combate con ardor, y que si la suerte de él fuese desgraciada, no arriase la bandera hasta el último extremo. = A las cuatro y cuarto de la tarde me avisó el Segundo Comandante de que el navío se hallaba desarbolado de todos sus palos excepto el trinquete, que estaba para sucederle lo mismo, con muchos muertos y heridos y muchos balazos a flor de agua, por cuyo motivo se hallaban armadas las cuatro bombas, las que apenas podrían achicar el agua que se introducía, y que si se seguía el combate era indispensable nos fuésemos a pique, a lo que les contesté que respecto a las circunstancias que me exponían y no tener gente para poder servir las baterías ni esperanzas de poder ser sostenido por ningún navío de la escuadra, arriase la bandera para evitar el sacrificio de una tripulación que había cumplido con su deber sosteniendo un combate de cuatro horas y tres cuartos contra dos navíos enemigos a una distancia tan corta como ya he expresado, y por último un tercero que entró de refresco, que fué el que me obligó a rendir, nombrado el *Defensa*, su capitán Jorge Hope, cuya rendición quedó verificada a

las cuatro y media. = Después de concluido el combate y rendido el navío, mandé al Segundo Comandante me pasara un parte oficial de las ocurrencias y circunstancias que había habido durante él, el que me pasó como a continuación se expresa: = «En cumplimiento de la orden de V. E. de »participarle por escrito las ocurrencias del combate del 21 del presente, »después que V. S. se vió en la dura precisión de retirarse a causa de su »herida, debo decirle: Que los dos navíos que a su retirada batían a éste a tiro »de pistola, conservaron su posición hasta la una y media de la tarde, a cuya »hora fueron relevados por otros dos, los cuales me destruyeron »considerablemente el aparejo e introdujeron muchas balas a lumbre del »agua, obligándome a poner en su uso las bombas, y me metieron dentro »muchos tacos encendidos, por los cuales se prendió fuego en el alcázar y »toldilla, cuya extinción la conseguí con mucho trabajo. Desarbolé del palo »de trinquete a uno de estos dos navíos que me causaron tantas averías, y se »retiraron del combate; a las tres de la tarde, viendo que se dirigía para mí el »navío *Defensa*, que aun no había combatido, situándose por mi aleta de »estribor con un fuego muy vivo y sostenido, concluyó la obra que tanto »avanzaron los cuatro anteriores, acabando de desarbolarme, matándome e »hiriéndome mucha gente, incluso al Comandante de la primera batería D. »Agustín Monzón y el de Fragata D. José Roso, y herido el Teniente de »Fragata D. Domingo Monteverde, Comandante de la segunda batería, y el »Alférez de la misma clase D. Gabriel de Pasos, destinado en el castillo; en »esta situación di a V. S. aviso por mi Ayudante D. Benito Garisoaín a las »cuatro y cuarto de la tarde, quien me trajo la respuesta que V. S. *se hallaba* »*muy cerciorado del modo de conducirme, y que hiciese lo que me pareciese* »*más conveniente sobre arriar o no la bandera, pero que siempre se tratara* »*de sostener hasta el último extremo el honor de la bandera.* = Ultimamente, »introduciéndome en el codaste de este navío y costados tantos balazos a la »lumbre del agua, en términos que las, cuatro bombas no eran suficientes »para extraer la que hacía el navío, volví a dar aviso a. V. S. con el citado »Ayudante, a las cuatro y cuarto de la tarde, de la situación en que me hallaba »y de que ya no quedaba otra defensa contra el enemigo si no es la de »dejarme ir a pique, a fin de que éste no se aprovechase del buque, pues que »el situado a mi mura de estribor no me permitía dirigirle tiro alguno, por »estar hecho una boya. Volvió el Ayudante con la respuesta de V. S. »previniéndome arriase la bandera, lo que ejecuté a las cuatro y media »de la tarde en punto. = Arrojé al mar los pliegos reservados, y sin la »menor dilación me condujeron al navío *Defensa*, cuyo Capitán me »hizo volver a bordo de mi navío antes de medio hora, diciéndome

»que *éste hacia demasiada agua y que era preciso que yo hiciese trabajar a* »*mi gente si queriamos salvar nuestras vidas.* = A mi regreso del Defensa »pasé a la enfermería a informar a V. S. verbalmente de lo que llevo »expresado, y sólo me resta exponer a V. S. los individuos que más se han »distinguido en el combate, así por su serenidad como por su actividad en las »maniobras y en los varios incidentes que han ocurrido: Teniente de Navío y »Comandante de la primera batería D. Agustín Monzón, herido mortalmente »a las tres y media de la tarde; ídem Comandante del castillo D. Juan José »Murrieta, observé su mucha actividad y serenidad en las maniobras; ídem »de Fragata y Comandante de la segunda batería D. Domingo Monteverde, »herido a las tres y tres cuartos de la tarde, tuve que mandar personalmente a »ese Oficial a se retirase a la enfermería, pues que sus deseos de sacrificarse »no le permitían abandonar la batería aun con la justa causa de hallarse »herido; ídem Segundo de la primera batería D. José Roso, muerto en el acto »a las tres y media de la tarde; Alférez de Navío Comandante de la batería de »la alcázar D. Miguel Merlos e ídem Oficial de señales y maniobras D. »Benito Garisoaín, estos dos Oficiales se distinguieron particularmente así en »extinguir el fuego de toldillo y alcázar como en las varias comisiones que »en el curso del combate puse a su cargo; Alférez de Fragata destinado en el »castillo D. Gabriel Pasos, herido a las tres de la tarde, después de haberse »sostenido hasta aquella hora con la debida y natural serenidad; Guardia »Marina destinado en la Banda D. Juan Vigoder, este joven dió pruebas de »valor natural y afección nacional por el sentimiento que causó en él la orden »de arriar la bandera; Sargento primero de Marina destinado a la bandera »Carlos Calafat, Sargento segundo de Marina destinado en el castillo Pablo »Morillo, otro ídem ídem Domingo González, Segundo Contramaestre »patrón de lancha Manuel Pardo, estos cuatro individuos contrajeron un »particular mérito y son acreedores a cualquier gracia; Primer Contramaestre »Antonio Sánchez, herido en medio del combate. = A bordo del navío »*Ildefonso*, 25 de octubre de 1805. *Anselmo de Gomendio.* = Sr. D. José de »Vargas Varáez.» = NOTA. — Cuando en el principio de mi parte digo que el navío inglés el *Defensa* fué el tercero que entró a batirse, he padecido equivocación, pues antes de él entraron otros dos, como expresa el parte del Segundo Comandante, D. Anselmo de Comendio, cuyo Oficial, por sus conocimientos, valor y serenidad en los mayores apuros lo considero acreedor a las gracias que Su Majestad se digne concederle, a quien espero lo recomiende V. E. como se merece. = Cádiz, 4 de noviembre de 1805. = *José de Vargas y Varáez.*

XXIII

NAVIO «SAN JUAN NEPOMUCENO»

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR D. VICENTE BURUGAL, POR MUERTE DE SU COMANDANTE, D. COSME CHURRUCA

El navío *San Juan* arrió bandera a las cuatro de la tarde o algo más, después de batirse al principio de la acción, que empezó a las doce y cuarto, con tres navíos, y después hasta seis, uno de tres puentes por la mura de babor, los demás por las aletas, habiéndose quedado durante el combate sin una verga, mastelero ni vela; muy pocos obenques; los guardianes faltos, la rueda de timón rota, los palos rendidos por dos partes a lo menos; unos catorce cañones desmontados, destrozado el costado de babor, cuatro o cinco balazos a flor de agua; Comandante, Segundo y un Oficial muertos; cien hombres de la tripulación y guarnición igualmente; unos doscientos heridos, y casi todos los Oficiales lo mismo, levemente. = Al momento de rendición fué marinado y después abandonado por haberse incendiado un cartucho de a veinticuatro en el entrepuente, lo que hizo tirar varios oficiales y gente al agua, que se salvó; fué de nuevo marinado y llevado a Gibraltar a remolque por un navío con una fragata de escolta. = Cádiz, 1.º de noviembre de 1805. = *Vicente Burugal* (rubricado).

XXIV

PARTE DE CAMPAÑA DADO POR D. JOAQUÍN NÚÑEZ

RELACIÓN DE LO ACAECIDO EN EL NAVÍO «SAN JUAN NEPOMUCENO» DURANTE EL COMBATE QUE SOSTUVO EL 21 DE OCTUBRE DE 1805

Dicho navío era el cola de la línea y rompió el fuego a las doce y media contra los navíos enemigos que arribados venían a atacar la retaguardia de nuestra escuadra. El combate se fué empeñando con más viveza a proporción que los enemigos se iban acercando, a los que llegaron a situarse a tiro de pistola en esta forma: un navío de tres puentes para nuestra mura de babor, otro de igual clase para la aleta de igual banda y otro sencillo por la de estribor, sin contar otros dos que también nos hicieron fuego, aunque no con tanto empeño; en estas circunstancias, como a las tres y media, me avisaron

que subiese a encargarme del mando del navío por haber muerto el Comandante y el Segundo. Lo verifiqué inmediatamente, y habiendo subido al alcázar me encontré el navío en el estado más lastimoso. No obstante, continué la acción hasta después de la cuatro, a cuyo tiempo se hallaba el navío sin gobierno, por haberse hecho pedazos la rueda del timón y cortados los barones, desarbolado de los masteleros, partida la verga mayor, acribillados los palos a balazos, cortada la mayor parte de sus jarcias, el trinquete hecho pedazos, desmontados e inutilizados hasta quince cañones y varios balazos a flor de agua en el costado de babor. En tan críticas circunstancias convoqué los Oficiales para tratar del partido que se debía tomar, y cerciorados del deplorable estado del buque y de las fuerzas tan superiores que nos batían impunemente, después de largo rato, por la falta de gobierno de nuestro navío y sin esperanzas de ser socorridos inmediatamente, fueron de parecer de que debíamos arriar la bandera, lo que mandé verificar porque se hallaba bien a cubierto el honor de las armas de Su Majestad y que cuanto se hiciese no sería más que un infructuoso sacrificio de unos soldados que con tanto valor se habían conducido durante la acción y que habían tenido la suerte de sobrevivir a tantos compañeros suyos que fueron víctimas de la superioridad del enemigo. = No puedo hacer un detalle de todas las averías ni dar una noticia circunstanciada de los muertos y heridos que hubo durante la acción, por haber pasado a bordo del navío *Daaenought* luego que éste nos marinó; pero por las noticias que me dieron inmediatamente después del combate los Oficiales encargados de los puestos infiero que el número de los primeros ascendía a cien hombres y el de los segundos a ciento cincuenta, debiendo contarse entre los primeros el Comandante del navío y Brigadier de la Real Armada D. Cosme Churruca, su Segundo el capitán de Fragata D. Benito Bermúdez de Castro, y entre los segundos el Alférez de Artillería de Ejército D. José Cabezas y el Guardia Marina D. José Bustillo. Además salieron contusos la mayor parte de los Oficiales. = Cádiz, 14 de noviembre de 1805. = *Joaquín Núñez* (rubricado).

XVII

EN realidad, todo terminó aquel 21 de octubre de 1805. Las operaciones de gran estilo no habían de volver a repetirse. Destruida la masa principal de maniobra, quedaba ésta truncada de manera definitiva. Virtualmente, había fracasado ya al encerrarse en Cádiz la escuadra, y aun antes, al torcer hacia Cádiz el rumbo previsto al Canal de la Mancha.

Después de la batalla, los restos de las fuerzas hispano-francesas trataron de acogerse al refugio de la bahía gaditana. Allí se volvió tiempo después la Escuadra Combinada de un modo singular. En 1808, cuando las tropas de Napoleón invadieron España, los marinos del Departamento atacaron a los buques franceses, que aún permanecían en la bahía al mando de Rosilly. Fueron conquistados, y alguna bandera, trofeo de aquella ocasión, se conserva en el Museo Naval de Madrid. En el trueque de papeles, los ingleses, enemigos de la víspera, se convirtieron en colaboradores, y luego en aliados; y de esta manera paradójica terminó la campaña. Pero aún quedan por ver los acontecimientos que siguieron inmediatamente al combate.

Los navíos maltrechos, hubieron de sufrir todavía una gran prueba. Destrozados, con las tripulaciones diezmadas y agotadas por la lucha, tuvieron que soportar un tiempo de excepcional dureza y duración. En él sucumbieron algunos de los que se habían salvado del combate.

Ya al salir la escuadra podía preverse el temporal que se avecinaba, y el día 22 de noviembre se decía al Príncipe de la Paz por las Autoridades navales gaditanas: «La Escuadra Combinada salió de Cádiz el día 20 de octubre último, y aún se avistaba del vigía la tarde del mismo día, cuando el Comandante General interino del Departamento previno al del Arsenal que sin perder instante envíase al Capitán del Puerto lanchones con cable, anclas y anclotes, faldas y botes, y en ellos cuantos auxilios pudiera necesitar de pronto la escuadra combinada de resultas de un combate que creía infalible, encargando al propio tiempo al citado Capitán del Puerto recolectase todas las embarcaciones del tráfico de la Isla, Puerto Real, Puerto de Santa María y Rota, para que, reunidas en bahía, dispusiese oportunamente de ellas en socorro de los navíos. El 21 estaban todos estos auxilios en el muelle de Cádiz a disposición del referido Capitán del Puerto, y en la tarde del mismo día empezó a arreciar el temporal en términos que el Comandante General interino del Departamento, que se hallaba en el navío *Príncipe*, arribó con mucho trabajo y riesgo a la Caleta, por no poder tomar el muelle. Por consiguiente, es un hecho demostrado que si desde el 20 no hubiera dado a prevención sus citadas providencias, no hubiera sido posible tener estos socorros tan a mano el día 22, como estuvieron, y evitaron que en los horribles temporales que sucedieron se perdieran en la costa los navíos *Príncipe, San Leandro, Montañés* y *San Justo*, como se perdieron otros» (1).

(1) «Resumen de las faenas de mar dirigidas por los Oficiales de Marina de la Escuadra y del Departamento, ejecutadas por los marinos de uno y otro destino, en los días desde el 20 hasta el 27 de octubre último, para evitar así la pérdida de los navíos que, de resultas del combate del 21 y temporales, fondearon en riesgo sobre Rota, como para socorrer a los náufragos de los que se perdieron en las costas de Levante y Poniente de Cádiz» (minuta de oficio) (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Doc. 1.)

Los marinos que montaban los navíos que acababan de batirse, no fiaron solamente en los auxilios que desde tierra se les pudiera enviar, sino que además de atender a la salvación de sus propios barcos, procuraron los menos imposibilitados atender y apoyar a los que sus averías impedían ganar el puerto y represar a los marinados por el enemigo. Por orden de Escaño, el día 22 se convocó a Junta; para ver de prestar socorros a los buques desmantelados y apresados. Reuniéronse los Brigadieres españoles D. Enrique Macdonell y D. Rafael de Hore, el francés Maistral y el Capitán de Navío D. Tomás Ayalde, quienes acordaron que mientras durase el temporal era imposible dar la vela para afuera; pero que en cuanto las circunstancias lo permitiesen, los navíos que estuvieran en condiciones debían salir «a favorecer a los navíos que se descubran y a atacar a sus escoltas, como no sean superiores» (2).

En cumplimiento del acuerdo, como al día siguiente mejorara el tiempo, con viento calmoso salió a intentar las operaciones previstas una división compuesta por los navíos españoles *San Francisco de Asís, Montañés* y *Rayo*, con los franceses *Pluton* y *Heros*, cuatro fragatas y dos bergantines.

Poco duró la mejoría del tiempo, y en seguida volvió nuevamente el viento al S. y al SSE., no obstante lo cual las fragatas lograron represar al *Santa Ana*, cuyo remolque soltaron los enemigos que lo marinaban, y quedando prisionera su tripulación británica de presa. El fruto de la expedición se acreció con la recuperación del *Neptuno*, al que se consiguió remolcar. Contrapartida de estos éxitos fué la pérdida del *Rayo*, que no pudiendo ganar el puerto con el resto de la división en la tarde del 23, por impedírselo sus averías, amaneció en

(2) Extracto del Diario de Escaño, ya citado anteriormente, y «Acta de la Junta celebrada el día 22 de octubre de 1805 a bordo del navío *Príncipe de Asturias*, al ancla en el Placer de Rota» (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar) (Doc. II.)

la mañana del 24 al oeste de Sanlúcar, incapaz de maniobrar y rodeado de la escuadra enemiga. Encalló, y fué incendiado por el enemigo.

De las operaciones de represa del día 23 y de lo acontecido al *Rayo* en particular, nos hablan el extracto del Diario de la Mayoría General de la Escuadra y los dos partes que, primero, desde el navío británico *Donegal*, que le hizo prisionero, y luego desde Chipiona, al ser puesto en libertad bajo palabra, dió su Comandante, el Brigadier D. Enrique Macdonell. El primero sin fecha y el segundo, continuación del anterior, firmado el 29 de octubre (3).

Comienza el Brigadier hablando de las dificultades experimentadas para dar la vela con un navío en tan malas condiciones como se hallaba el suyo. Fuera ya del puerto, los vientos inciertos del SSE. por la proa, anunciaban nuevamente el temporal, lo que unido a que se hubiera descubierto al SSE. «de dieciocho a veintiún navíos de línea», pertenecientes a la escuadra enemiga, motivó que se pusiera la señal de regresar al puerto, que parecía imposible poder alcanzar con un navío en el estado desastroso del *Rayo*, cuyo andar había quedado reducido a cinco millas. No obstante, siguiendo la señal que puso el *Pluton* de que el enemigo huía en desorden, la división aliada suspendió el movimiento de retirada y siguió para afuera. Rescatado el *Santa Ana* en esta fase de la operación, dióse por terminada ésta y se dirigió definitivamente al puerto. Como se temía, no pudo alcanzarlo el *Rayo*, y tras una noche de lucha contra la tempestad y sus propias malas condiciones, amaneció al W. de Sanlúcar, incapaz de gobierno, desarbolado y con el timón inútil.

(3) Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar. (Documentos III y IV.)

Lo rodeaba la escuadra enemiga, y dos navíos británicos se dirigían contra él.

En tan críticas circunstancias, reunió Macdonell Junta de Oficiales; y considerando que el navío se encontraba como una boya, desarbolado y sin timón, y además con la batería baja inundada a cada bandazo, con la segunda alcanzada por el agua hasta el batiporte bajo y la tercera obstruida por los palos y jarcias que colgaban de los costados, y por consiguiente incapaz de defenderse con su artillería, decidieron encallarlo en la costa.

Sobre las ocho de la mañana se les situó por la proa el navío enemigo *Donegal* a la distancia de un tiro de fusil, mientras se disponía a batirles por la proa el *Leviathan*. Comenzaron a cañonearle, y no pudiendo contestar a su fuego, hubieron de rendirse. «*Arriamos la bandera* —dice Macdonell— *a los navíos, a la escuadra y, sobre todo, al temporal.* »

Amarinó el *Donegal* al *Rayo*, pero a pesar de todos los esfuerzos realizados para conservarlo, fué a varar dos días después en Torre Carbonera, cerca de Sanlúcar. Macdonell fué puesto en libertad bajo palabra, y desembarcado en Chipiona, canjeó algunos oficiales españoles que los ingleses tenían prisioneros por los de la tripulación de presa puesta al *Rayo*, que en la varada habían quedado en poder de las fuerzas españolas. Pundonoroso hasta el extremo, pidió que su conducta se examinase en Consejo de Guerra. A la petición que por Ordenanza transmitió Escaño, contestó el Príncipe de la Paz diciendo : «No hay necesidad de formar causa cuando los hechos son tan notorios como sucede en la presente, y así puede V. E. decirlo de mi orden a D. Enrique Macdonell para su tranquilidad, y que viva persuadido de que se hará justicia a su mérito».

Su situación transitoria como prisionero de los ingleses,

permitió a Mac-Donell traer noticias de los barcos que no habían regresado al puerto, pero con el error de dar por volado al *San Juan Nepomuceno*, cuando en realidad fué marinado por el enemigo y conducido a Gibraltar, donde permaneció largo tiempo en calidad de trofeo y al mismo tiempo como homenaje rendido por el enemigo a la memoria del que fué su último Comandante, el Brigadier D. Cosme Damián de Churruca y Elorza. La fama de bravura y saber de tan distinguido y heroico marino movió a los ingleses a conservar su camarote cual lo dejó a su muerte; obligaban a los visitantes a entrar en él con el mismo respeto que usarían de encontrarse presente Churruca. Copioso y conocido es el anecdotario que sobre ello existe.

También trajo Macdonell noticias de la muerte de lord Nelson, y de la situación de Villeneuve, prisionero a bordo del *Royal Sovereign.*

El día 29 de octubre, amainado ya el temporal y puestos en seguridad los buques que pudieron salvarse, redactó Escaño una relación con las noticias que tenía de ellos. Lleva por título «Noticia del estado en que se hallan los buques de la Escuadra Combinada al mando del Vicealmirante Villeneuve y del Teniente General D. Federico Gravina, de resultas del combate último y temporal que siguió»; se conserva entre los papeles de los expedientes de Trafalgar, en la Sección Histórica del Archivo Central del Ministerio de Marina, y es una de las piezas más interesantes para conocer la suerte que corrieron los navíos que formaron la línea el 21 de octubre (4).

El *Príncipe de Asturias* se hallaba en el puerto, con el casco destrozado y desarbolado de todos sus palos; junto con el Montañés, también en muy mal estado y sin el palo de mesana,

(4) Apéndice, doc. V.

pero que según el informe del Ingeniero Comandante podía ser reparado en bahía, sin necesidad de que entrara en el Arsenal. También estaban en el puerto el *San Leandro*, que sólo conservaba el palo de trinquete, y el *San Justo*, que entró con averías, pero con la arboladura completa, aunque luego, el día 26, tuvo que picar los palos mayor y de mesana.

Respecto al *Santa Ana* se encontraba todavía en peor situación, y de él dice Escaño en su relación que estaba sobre tres ayustes en la boca del Canal, en mal estado y sin palo alguno, por lo que le habían puesto bandolas, a fin de que pudiera aprovechar la primera ocasión propicia para entrar». Noticias que ampliaba su Comandante accidental, el Capitán de Navío D. Francisco Riquel, añadiendo que el buque, además desarbolado, se encontraba con la popa destrozada, los costados abiertos en algunos puntos, y por consiguiente haciendo agua (5).

El *Neptuno*, aun muy averiado, se mantuvo hasta la noche del 23 de octubre, en que rompió las amarras y se estrelló en la costa de Santa Catalina. Quedó su gente en muy mal estado por falta de víveres, pues si bien se salvaron en jangadas unos doscientos hombres, quedaron los demás a bordo «desfalleciéndose de necesidad». Fracasados los primeros intentos de salvamento, recurrieron a un expediente de fortuna, como fué el enviar a tierra un cerdo con un cabo fino atado a una pata. El instinto de conservación, ayudado por sus buenas condiciones de flotabilidad, llevó al animal conduciendo el cabo hasta la orilla, lo que permitió iniciar un socorro eficaz. Al fin, el día 25 se consiguió salvar al resto del

(5) «Estado en que entra en el puerto de Cádiz el navío de S. M. nombrado *Santa Ana,* de porte de 120 piezas de artillería, mandado interinamente por el Capitán de su clase D. Francisco Riquelme» (Arch. Cent. de Marina, expedientes sobre Trafalgar). (Doc. VI.)

personal, gracias a la abnegada intervención de los que desde tierra trabajaron en los salvamentos (6).

El *San Francisco de Asís* también terminó sus días varando en la costa un poco más al W. de donde lo hizo el *Neptuno*. Salvóse toda su gente con relativa facilidad, por quedar aproado sobre la arena, de forma que con la bajamar no fué el salvamento faena de excepcional dificultad (7).

El *Rayo,* como queda dicho, varó en la costa, cerca de Sanlúcar, y próximo a él el *Monarca*. Fondeado, no lejos de ellos, se hallaba el *Bahama*; por lo que el Comandante General del Arsenal y el Ingeniero D. Honorato Buyón fueron allí con objeto de reconocer el estado en que se hallaban los dos navíos varados, y tratar de socorrer y recuperar al *Bahama*. Al llegar encontraron que el enemigo se había llevado a éste dándole remolque, y había pegado fuego al *Rayo* y al *Monarca*, de los que afortunadamente había podido sacar a los heridos el Comandante militar de la zona. Sólo pudieron los comisionados dar órdenes para que se recogiesen los restos que aún pudieran ser de alguna utilidad (8).

El *San Ildefonso* y el *San Juan Nepomuceno* fueron reconocidos a remolque de navíos británicos (9); y lo mismo el *San Agustín*, el *Argonauta* y el *Santísima Trinidad*. El *Berwick*, varado asimismo en la costa de Sanlúcar, fué también incendiado por el enemigo; y el *Fougueux* se fué a pique en la costa de Santi Petri, junto con un navío inglés de 80 cañones,

(6) Minuta de la relación de los trabajos de salvamento, enviada al Príncipe de la Paz, el día 22 de noviembre de 1805; oficio de D. Santos Membrela, de 27 de octubre (Arch. Cent. de Marina, exp. s. Trafalgar). (Doc. VII.)

(7) Idem.

(8) Oficio al Príncipe de la Paz, fechado en la Isla de León, a 8 de noviembre de 1805 (minuta) (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expedientes sobre Trafalgar). (Doc. VIII.)

(9) Según la «Noticia en que se encuentran los buques de la escuadra...» redactada por Escaño. (Doc. V.)

salvándose muy pocos de sus tripulantes, que debieron la vida al arrojo del Subteniente de Caballería D. Antonio María Manso, quien rondando la playa avistó a los náufragos, y entró en el mar a caballo con su patrulla, para socorrerlos (10).

El *Indomptable* entró en el puerto la noche del 21 con muchas averías, a pesar de las cuales se mantuvo hasta la noche del 25, en que rompió las amarras y varó en la playa, salvándose únicamente 254 hombres de su dotación. En cambio, el *Argonaute* se mantuvo, aunque en peligro, confiado a un buen cable, frente a Rota. El *Aguila*, por su parte, fondeó en la noche del 21 al 22 al S. de Torregorda, desarbolado y haciendo señales de socorro. El 25, aprovechando una turbonada del SE., pasó en bandolas la boca de la bahía; pero a la noche, y al faltarle la amarra, fué a varar al placer de las Arenas, y fué abandonado por su tripulación. El *Algeciras,* marinado por el enemigo, fué rescatado por su tripulación en la noche del 25 y, desarbolado, entró en el puerto; mientras que *el Bucentaure* se fué a pique en el bajo de la Nao, junto a la Caleta, donde fué a dar fondo, después de haber sido marinado por los ingleses y luego represado. Incendiado el *Aquiles*, había volado aproximadamente a las seis de la tarde el día del combate (11).

Destrozado y hundido el *Santísima Trinidad*, la mar arrojó a tierra en la llamada Costa de Castilla cuatro pedazos de su enorme costado, pintados a franjas encarnadas y negras desde el plan de la segunda batería hasta la cuarta. Aún conservaban embragados de dieciocho a veinte cañones. En las playas de Chipiona a Rota se recogía gran cantidad de remos y

(10) Oficio al Baylío Gil y Lemus, de 8 de noviembre de 1805 (minuta) (Arch. Cent. de Marina, Sección Histórica, ex. s. Trafalgar). (Apéndice.)

(11) Documento citado en la nota 2.

pertrechos de artillería, y próximo a la de la Higuerilla, cerca de Sanlúcar, yacía el *Monarca*, totalmente tumbado sobre la banda de babor. El *Berwick,* a pique, y el *Rayo*, varado e inundado, quedaban en la costa, entre la Torre de Salabar y Carboneros. Cerca de Torre Salabar podía verse el palo trinquete del *Redoutable*, con su verga y el mastelero.

En las desastrosas condiciones que impuso la tempestad durante los días que siguieron al combate, fueron enormes las penalidades sufridas por los que aún quedaban a bordo de los buques, en la casi imposibilidad de desembarcar ni de recibir ningún auxilio de tierra. Recordemos como ejemplo único, para no multiplicar las lúgubres relaciones, que a bordo del *Monarca* murieron «la mayor parte de los heridos de necesidad, por no habérseles podido dar auxilio» hasta el día 30, nueve después del combate, en que pudieron llegar las primeras barcas con socorros (12).

Sin embargo, se pusieron en práctica todo género de medios de fortuna para desembarcar a los que quedaban a bordo de los navíos desmantelados. La mejor idea de los recursos inauditos, e incluso heroicamente pintorescos, a que tuvo que recurrirse nos la dan las vicisitudes del salvamento de los restos de la dotación del *Neptuno*, tal como nos las refiere una relación oficial: «Mal fondeado en Rota, desarboló, y el temporal lo hizo varar en las inmediaciones del Castillo de Santa Catalina. Abrióse... la mayor parte de su costado de babor, quedando enteramente inutilizados los víveres. La horrible resaca de la mar en las piedras y en las playas hacía imposible que pudiesen llegar a su bordo los marineros valencianos del

(12) Relaciones de las resultas del combate, dirigidas desde Sanlúcar de Barrameda, al General D. Juan Joaquín Moreno, Cádiz, por D. Manuel Atienza, el 31 de octubre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, expediente sobre Trafalgar). (Doc. IX.)

Puerto de Santa María, que con la mayor intrepidez y riesgo de sus vidas se arrojaron para tomar un cabo y llevarlo a tierra, con el fin de halar una jungada y salvar las vidas de sus compañeros; pero siendo insuperable la dificultad, determinó el Capitán de Fragata D. Pedro Cabrera, que con el Teniente de Navío D. Pedro Michelena se hallaba destinado por el General del Departamento en la costa para socorrer a los náufragos, se trajese para tierra una lancha en una carreta, la cual se echó al agua, y se embarcaron en ellas los marineros más prácticos y atrevidos; pero sin embargo de sus extraordinarios esfuerzos, sólo pudieron llegar a la voz del navío, y dijeron a sus Oficiales que si tenían algún cerdo a bordo lo echasen al agua con su cabo delgado atado a una pierna, para que nadando lo llevase a tierra, y halar por él la jangada que tenían hecha. Efectivamente, el cerdo, a pesar de la terrible reventación de la mar, llegó a tierra; tomóse el cabo que traía, y se logró, halando de la jangada, salvar la vida de los náufragos» (13).

En la necesidad de canjear prisioneros, se celebró un parlamento el 28 de octubre, en que se acordó la forma de realizar el canje. Salieron barcas del país, escoltadas por la fragata *Thenis.* Al día siguiente se aproximó al Castillo de San Sebastián una fragata inglesa que traía ochocientos heridos, que se canjearon por los prisioneros británicos que había en Cádiz (14). El 4 de noviembre pidió a su vez parlamento otra fragata inglesa. En ella venía «el Comandante de las tropas francesas, prisionero, a quien había concedido el Almirante

(13) Escrito, núm. 186, enviado al Príncipe de la Paz el 22 de noviembre (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, exp. s. Trafalgar). (Doc. X.)

(14) Minuta de oficio al Príncipe de la Paz, por Escaño, 29 de noviembre, y otra de la misma fecha dirigida al mismo por el Gobernador de Cádiz (Archivo Cent, de Marina, Sec. Histórica, exp. s. Trafalgar). (Docs. XI y XII, respectivamente.)

inglés cuatro meses de licencia». También trajo a un Oficial comisionado para «saber el estado de nuestros Generales heridos, con expresiones de la mayor atención» (15).

No fué parco el Rey en premiar los servicios de los heroicos marinos que con tanto denuedo defendieron el honor de sus armas. El 9 de noviembre comunicó el Príncipe de la Paz a Escaño que Su Majestad premiaba los de Gravina ascendiéndolo a Capitán General, y concediendo a Alava la Gran Cruz de Carlos III; promovía al empleo de Tenientes Generales al mismo Escaño y demás Jefes de Escuadra que tomaron parte en la batalla. Corría también un grado a todos los demás Jefes y Oficiales, tanto de la Armada como del Ejército, que intervinieron, y lo mismo a los Guardias Marinas. A los demás, de Oficial para abajo, les concedía tres meses de paga, y un escudo de distinción a los individuos que más se hubieran señalado en el combate. A las viudas de los muertos en la acción, les asignaba la viudedad del empleo inmediatamente superior al que tuvieron sus maridos (16). También hubo recompensas para las tropas de mar y tierra que habían colaborado en el salvamento de los náufragos en los días que siguieron al combate. Gravina, a pesar de su herida, se ocupó de pedirlas para las autoridades navales y militares de la costa y fuerzas a sus órdenes. Especialmente fueron citados el Ayudante General de la Mayoría D. Tomás de Ayalde, el Capitán de Fragata D. Pedro Carrera y el Subteniente del Ejército D. Francisco Salcedo, entre una larga relación de distinguidos (17).

(15) Escaño al Príncipe de la Paz, 5 noviembre (Arch. Cent. de Marina, Sec. Histórica, exp. s. Trafalgar). (Doc. XIII.)

(16) Oficios de 18 y 19 de noviembre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sección Histórica, exp. s. Trafalgar).

(17) Numerosos oficios y minutas referentes a personal distinguido en el combate y trabajos de salvamento se conservan, junto con relaciones nominales, en la Sección Histórica del Ministerio de Marina, en los expedientes de Trafalgar.

Para seguir la campaña hubo que pensar inmediatamente en poner en servicio los buques que fuera posible; y el Príncipe de la Paz escribía a Escaño: «Bien lejos de desalentarnos por esta desgracia, debemos poner en acción todos los medios imaginables para preparar los buques que admitan pronta composición, y armar los que estén en estado de ello en ese Arsenal, eligiendo los mejores; y si todavía sobrase gente, armando aun los que no son tan buenos, porque al fin es preciso sacar partido de cuanto tenemos». Y concretando sus órdenes, mandaba que se armasen los navíos *Terrible, Vencedor, San Fulgencio, Castilla* y la fragata *Flora.* En consecuencia, se comenzó la reparación y habilitación de los buques existentes, «con objeto de mantener en el puerto un pie de fuerzas navales que conserve el respeto de los enemigos». También se organizaron fuerzas sutiles para la seguridad del puerto militar. Se ordenó que en la reparación de los navíos se atendiera a los franceses con igual celo que a los españoles (18).

Al llegar a Cádiz, Gravina arboló primeramente su insignia a bordo de la fragata *Flora*, por no haber entre los navíos de la escuadra ninguno cuyas averías permitiesen arbolarla en él; pero al recibir su nombramiento de Capitán General ya pudo izarla en el *Montañés*, que al parecer se encontraba ya en condiciones (19).

A pesar de su herida, se mantuvo en el mando de las fuerzas, auxiliado por Alava, desde que, mediado diciembre, permitió a éste la suya ocuparse del servicio (20), y sobre todo

(18) Ordenes y comunicaciones del 12 de noviembre y siguientes (Arch. Central de Marina, Sec. Histórica, exp. s. Trafalgar).

(19) Oficios de 1.º y 19 de noviembre de 1805 (Arch. Cent. de Marina, Sección Histórica, exp. s. Trafalgar).

(20) Oficio de Escaño a Gil y Lemus, de 20 de diciembre de 1805 (Archivo Cent. de Marina, Sec. Histórica, exp. s. Trafalgar).

por Escaño, su magnífico Mayor General, que a partir de la inutilización de su Jefe a bordo del *Príncipe de Asturias*, fué virtualmente el alma de los restos de la Escuadra del Océano, y de cuya actuación en el combate decía laudatoriamente a Godoy el General Moreno : «La modestia del Mayor General, Escaño, al darme en confuso la relación del combate de 21 del corriente... me ocultó que herido de metralla en una pierna, de resultas de una descarga de esta munición, que mató a cuantos se hallaban con él en la toldilla, a excepción de un cabo de Artillería, siguió en el combate con la mayor bizarría, hasta que, rebosando sangre por la bota, le obligaron a que bajara a curarse; y luego que le tomaron la sangre, clamó por volver al combate, lo que consiguió» (21).

La herida de su Jefe, el nuevo Capitán General, sufrió mejoría y agravación. Cuando parecía que iba a mejorar, recaía de nuevo, y en estas alternativas corríale la vida, hasta que el día 9 de marzo de 1806 dió el alma a Dios, «dejando edificados y enternecidos a cuantos fueron testigos de su fervor y conformidad, desde que predijo su fallecimiento días antes de que lo creyeran los facultativos». Palabras de Escaño.

Celebráronse solemnes sufragios por su alma y se rindieron a su cadáver los honores debidos al alto cargo que ocupara en vida. La Escuadra francesa se asoció por igual a los de la española, y el buque insignia del Almirante Rosilly tiró un cañonazo cada cuarto de hora, mientras estuvo el cadáver insepulto.

Escaño dió cuenta al Gobierno de la muerte (22), sin poder

(21) Minuta de Moreno al P. de la Paz, de 29 de octubre de 1805 (Archivo Cent. de Marina, Sec. Histórica, exp. s. Trafalgar).

(22) Numerosos papeles de los remitidos a Madrid por las autoridades navales de Cádiz y de la Escuadra y conservados hoy en la Sección Histórica del Archivo Central del Ministerio de Marina, contienen noticias sobre el estado de Gravina. Escaño comunicó a Godoy la noticia del fallecimiento y de los honores rendidos, el día 11 de marzo de 1806. (Doc. XIV.)

sustraer de su escrito oficial enternecimientos de amistad dolorida: «Penetrado del más justo y vivo dolor por la pérdida de un digno Jefe, cuya amistad y fina correspondencia desde que comenzó hasta que concluyó su brillante carrera no me ha sido desmentida, debo participar a V. E. que antes de ayer, a las doce y media del día, falleció el Capitán General D. Federico Gravina de resultas de sus gloriosas heridas, después de ciento cuarenta días de padecer».

Y éste fué, en definitiva, el final de todo.

A P E N D I C E

I

RESUMEN DE LAS FAENAS DE MAR DIRIGIDAS POR OFICIALES DE MARINA DE LA ESCUADRA Y DEPARTAMENTO, EXECUTADAS POR LOS MARINEROS DE UNO Y OTRO DESTINO EN LOS DIAS DESDE EL 20 HASTA EL 27 DE OCTUBRE ULTIMO, PARA EVITAR ASI LA PERDIDA DE LOS NAVIOS QUE DE RESULTAS DEL COMBATE DEL 21 Y TEMPORALES FONDEARON EN RIESGO SOBRE ROTA, COMO PARA SOCORRER LOS NAUFRAGOS DE LOS QUE SE PERDIERON EN LAS COSTAS DE LEVANTE Y DE PONIENTE DEL PUERTO DE CADIZ

ADVERTENCIA. — La Escuadra Combinada salió de Cádiz el día 20 de octubre último, y aún se avistaba del vigía la tarde del mismo día, cuando el Comandante General interino del Departamento previno al del Arsenal que sin perder instante envíase al Capitán del Puerto lanchones con cables, anclas y anclotes; falúas, botes, y en ellos cuantos auxilios pudiera necesitar de pronto la Escuadra Combinada de resultas de un combate que creía infalible, encargando al propio tiempo al citado Capitán del Puerto recolectase todas las embarcaciones del tráfico de la Isla, Puerto Real, Puerto de Santa María y Rota, para que reunidas en bahía dispusiese oportunamente de ellas en socorro de los navíos. = El 21 estaban todos estos auxilios en el muelle de Cádiz a disposición del referido Capitán del Puerto, y en la tarde del mismo día empezó a arreciar el temporal en término de que el Comandante General interino del Departamento, que se hallaba en el navío *Príncipe*, arribó con mucho trabajo y riesgo a la Caleta por no poder tomar el muelle; por consecuencia es un hecho demostrado que si desde el día 20 no hubiera dado, a prevención, sus citadas providencias para que del Arsenal se enviasen estos auxilios, como se enviaron a él a fuerza de notoria actividad del General Apodaca, no se hubiera realizado estas faenas que por su naturaleza son muy pesadas y no hubiera sido posible tener estos socorros tan a la mano el día 22 como estuvieron y evitaron que en los horribles temporales que sucedieron se perdieran en la costa los navíos *Príncipe, San Leandro, Montañés* y *San Justo*, como se perdieron otros. = Al navío *San Justo* le faltaban los cables y estuvo a cuatro brazas

distante del paraje en que naufragó el *Neptuno*. Su salvamento se debe a dos anclas con sus cables que se remitieron de la Capitanía del Puerto con un barco del tráfico y otro obucero remolcado por falúas, y ya fondeadas las anclas, se le dieron los chicotes. En esta faena, que fué tan arriesgada como atrevida, se emplearon Oficiales de la Escuadra y Departamento. = NAVÍO «RAYO». — Desarbolado y apresado por los enemigos, lo abandonaron a causa de no poderlo llevar por el fuerte temporal. Baró en las inmediaciones de la Torre de Salavar (costa de Sanlúcar), y de él se salvaron cuatrocientos hombres de su dotación por las providencias del Comandante Militar de aquella provincia con arreglo a las que tenía anticipadas del General del Departamento, iguales a las de los demás Oficiales de Marina de una y otra costa. Los enemigos se llevaron prisioneros a los demás de su tripulación y sólo se ahogaron unos pocos que se echaron al agua, y luego se avanzó el tiempo le pegaron fuego. = NAVÍO «MONARCA». — Desarbolado y apresado por los enemigos, lo abandonaron dejando sólo los heridos. Baró en el paraje de la Figuera (costa de Sanlúcar), del que con cuatro barcas que despachó aquel Comandante Militar se extrajeron los heridos, y los condujo a Huelva Félix Odero, Alcalde de la Mar de la provincia. = NAVÍO «BAHAMA». — Fué apresado y abandonado por los enemigos por su mal estado y por el temporal. Dió fondo en la costa de Sanlúcar con el cañón por ancla, y las cuatro barcas mencionadas dirigidas por el expresado Odero le sacaron con mucho trabajo y riesgo cuatrocientos hombres, entre ellos sesenta heridos. = Anduvo vagando por el mar sin timón habiéndole faltado la superficial amarra, y avanzado el temporal volvió un navío inglés a tomarlo de remolque y lo condujo a Gibraltar. = NAVÍO «NEPTUNO». — Mal fondeado en Rota, desarboló, y el temporal lo hizo barar en las inmediaciones del Castillo de Santa Catalina del Puerto. Abrióse desde luego la mayor parte de su costado de babor, quedando enteramente inutilizados los víveres. La horrible resaca del mar en las piedras y en las playas hacía imposible pudiesen llegar a su bordo los marineros valencianos del Puerto de Santa María que con la mayor intrepidez y evidentes riesgos de sus vidas se arrojaron para tomar un cabo y llevarlo a tierra con el fin de alar una jangada y salvar las vidas de sus compañeros; pero siendo insuperable la dificultad, determinó el Capitán de Fragata D. Pedro Cabrera, que con el Teniente de Fragata don Francisco Michelena se hallaba destinado por el General del Departamento en la costa para socorrer los náufragos, se trajese para tierra una lancha en una carreta, la cual se echó al agua y se embarcaron en ella los marineros más prácticos y atrevidos; pero sin embargo de sus extraordinarios esfuerzos sólo pudieron llegar a la

voz del navío, y dijeron a sus Oficiales que si tenían algún cerdo a bordo lo echasen al agua con un cabo delgado atado a una pierna, para que nadando lo llevase a tierra y alar por él la que tenían hecha. = Efectivamente, el cerdo a pesar de la terrible reventación de la mar llegó a tierra, tomóse el cabo que traía y se logró alando de la jangada salvar la vida de los náufragos, aunque todos muy mojados y sin aliento por haber estado más de veinticuatro horas sin comer ni beber; pero a todos les suministró por de pronto el Capitán de Fragata D. Pedro Cabrera pan y vino, por tener cuenta de la Real Hacienda, y este Intendente sin perder instante envió cuatro mil raciones para estos demás náufragos de esta costa. = La gran dificultad que se ofrecía era sacar al Comandante y su Segundo que como otros de la tripulación se hallaban gravemente heridos, pues aunque se habían hecho por Cabrera los mayores esfuerzos por sacarlo en la jangada su estado no lo permitió, al fin llegó por fortuna el Capitán de Navío D. Tomás Ayalde, Ayudante General de la Escuadra, en la falúa del Departamento, que temerariamente arrostrando el riesgo de perecer entre las olas, atracó a bordo del *Neptuno*, donde viendo en confusión los marineros que habían quedado en el buque resueltos a arrojarse al mar, se mantuvo aquella noche a su bordo entreteniéndolos y alentándolos a la constancia. En estas apuradas circunstancias llegaron de Cádiz dos barcas de tres que despachó el Capitán del Puerto con un Oficial de Marina cada una, y con gran dificultad se atracaron a bordo y se embarcaron a todo riesgo el Comandante don Cayetano Valdés y su Segundo D. Joaquín Somoza y varios Oficiales y demás heridos, y fueron conducidos a Cádiz sin haberse ahogado de este navío más que un solo hombre que se echó a la mar; y se perdió la tercera barca de auxilio en que fué Ayalde. = El Coronel del Regimiento de Zaragoza D. Narciso de Pedro se presentó en la costa con su Regimiento luego que vararon este navío y el *Asís*, y sus soldados a competencia unos y otros ayudaron en las faenas de la playa y se echaron muchos al agua para salvar a los náufragos que se arrojaron al mar y llegaron a ella casi sin aliento, en cuyo auxilio y el de abrigarlos con sus mantas manifestaron se exponían en cuanto les era posible para salvar la vida de aquéllos, llenando los deberes del patriotismo y de 14 humanidad más allá de lo que prescriben los esfuerzos de las obligaciones comunes.= «SAN FRANCISCO DE ASÍS». — Desarbolado varó más allá del *Neptuno* en menos mal paraje para poderse salvar la gente si no hubiera habido tan furiosa mar que impidiese echarse alguno al agua para llevar un cabo a tierra. En este conflicto determinó su Comandante arrojar un barril con un cabo atado a él, y aproximado a la playa lo sacó a tierra un soldado de Carabineros Reales

metiéndose con su caballo en el mar a mucho riesgo de su vida para hacer este servicio al Rey y a la humanidad. = También concurrieron otros Carabineros Reales a las faenas de este navío, no menos activos y temerosos que los del Regimiento de Zaragoza y dignos de los mismos elogios. = COSTA DE SANTIPETRI. — En esta costa se fueron el navío francés *Fogoso* y un navío inglés de 84 cañones, de cuyas tripulaciones se salvaron muy pocos, y de éstos deben sus vidas dieciocho hombres de mar al Subteniente del Regimiento de Caballería de Farnesio D. Antonio Mira Manso, que rondando la playa avistó estos náufragos y entró en la mar a caballo, exponiéndose con la patrulla de su mando por salvarlos, auxiliándolos también a su costa con pan, vino y queso. Igualmente fueron socorridos otros tres hombres de otras jangadas por el Subteniente del propio Regimiento D. José Fernández de Castro. El Coronel del referido Regimiento D. José Manso, Comandante de las Armas en esta villa, estuvo constantemente en los días de temporal en la playa, dando sus oportunas providencias al socorro de náufragos y custodias de los efectos que el mar arrojó a la playa. = Por último todas las tropas del Ejército se emplearon en los socorros de los náufragos en estas costas; han desempeñado a porfía sus deberes con la mayor actividad, constancia, patriotismo y humanidad.

II

22 de octubre de 1805.

ACTA DE CONSEJO DE GUERRA

Habiéndose juntado los Brigadieres de la Escuadra D. Esprit Tranquille Maistral, D. Enrique Macdonell y D. Rafael de Hore y el Capitán de Navío D. Tomás de Ayalde, conferenciaron del partido que se podría sacar de las fuerzas reunidas en este placer de Rota para favorecer a nuestros buques desmantelados y en mayor daño del enemigo, se acordó: Que durante continúe el temporal no conviene dar la vela para fuera; al contrario, siempre que se llame al tercero cuadrante es preciso entrar en bahía. Pero que a la llamada del NE. los navíos que hayan reparado sus averías deben salir a favorecer los navíos nuestros que se descubran, y atacar sus escoltas como no sean superiores. = Navío *Príncipe de Asturias*, al ancla sobre el placer de Rota, 22 de octubre de 1805. = *Rafael Hore* (rubricado). — *Tomás de Ayalde* (rubricado). — *Maistral* (rubricado). — *Enrique Macdonell* (rubricado).

III

NAVIO «RAYO»

PARTE DE CAMPAÑA DE SU COMANDANTE, D. ENRIQUE MACDONELL

Excmo. Sr.: El 23 del corriente, segundo día después del combate del 21, y hallándome de orden de V. E. a bordo de su navío el *Príncipe de Asturias*, se sirvió V. E. darme por la mañana su orden de palabra para que diera la vela con el nombrado *Rayo* de mi mando y demás que pudieron verificarlo, con todas las fragatas y bergantines, a fin de recoger los buques desmantelados de nuestra escuadra, sin separarme a lo sumo de la costa arriba de un par de leguas y de no empeñar combate con fuerzas superiores, y sólo en caso de probabilidad de buen éxito lo ejecutase con las que fuesen iguales. = Mi navío *Rayo* en esta actualidad tenía rendido y con reata su mastelero de velacho por encima de su tamborete. Las velas mayores con algunos cañonazos que las clareaban; y uno particularmente que rotas las jimelgas internaban diez pulgadas en el alma del palo mayor. La jarcia rota y absolutamente en banda; porque aunque tezada en puerto, como nueva dió mucho de sí al primer empuje de las velas. = Llegado a bordo del *Rayo*, hallé le había faltado la noche anterior su cable sencillo, por lo que dando fondo al ayuste y garrando con ésta se dejó caer la esperanza por las violentas rachas de viento y hallarse verileando con los arrecifes de Rota. Quise levar la esperanza, y con la muy gruesa mar de leva se me disparó dos veces el cabrestante por tener mal hechos sus lingotes, y me lastimó veinte hombres, cuatro de ellos de muerte. Me vi precisado a dar la vela cortando ambos cables. Los vientos al SSE. inciertos y por la proa; todo anunciaba un vendaval. Por este motivo y por haberse descubierto como al SO. de dieciocho a veintiún navíos de línea ingleses, hice la señal de volver a fondear en el puerto de Cádiz; a donde ya me parecía imposible verificarlo, con un navío en tan mala disposición marinera como el *Rayo* y que sólo andaba tres millas. Pero a este tiempo nos distrajo esta atención el navío francés el *Pluton* que puso no sé por qué la señal de que los enemigos huían en desorden cuando nosotros éramos sólo cinco navíos, cuatro fragatas y dos bergantines; y siguiendo por fuera me precisó a imitarle. = A pesar de esto, mis esfuerzos se dirigían a barloventear para ser dueño del puerto; y muy poco o nada grandeaba con unas vergas mayores que por haber dado de sí sus bozas venían a bracearse muy por debajo de las arragayas; sin poder echar arriba los

juanetes por la poca seguridad de los masteleros mayores. Como a las cinco de la tarde advertimos al *Santa Ana* llevado de remolque por una fragata francesa y que toda nuestra división se dirigía a Cádiz. Vuestra Excelencia es testigo del temporal que nos vino encima. Procuramos siempre el puerto pero con muy poca esperanza de llegar a él, abatíamos considerablemente con unas gavias arriadas sobre soco, y unas mayores que no portaban. No hubo un marinero que se atreviese a subir a tomar rizos, porque a la verdad, aunque los palos con sus repetidos crujidos amenazan venirse por instantes abajo, no eran ellos por otro lado hombres para este desempeño. Para venir a una conclusión, a las diez de la noche se vino abajo el mastelero y verga de velacho, llevándose media cofa de trinquete. A poco rato se nos rifó de alto a bajo la mayor, y luego después sobre la misma fugada el trinquete. Con la gavia y la mesana que me quedaban procuraba cuanto podía no caer a sotavento, a donde sabía de cierto estaban inmediatos los enemigos. A las doce de la noche se nos cayó dentro el palo y mastelero mayor, siguiendo el temporal cada vez más recio y tenaz. A la una y media de la madrugada del 24 se nos partió el palo mesana quedando tendido sobre la toldilla; a esta hora, hallándome sobre treinta y cinco brazas de fondeo, dejé caer la cuarta ancla con cien brazas de cable, que era la única que me quedaba. A las tres se nos zafó la caña del timón cuya cabeza mandé asegurar con cuñas, por lo mucho que golpeaba y con gran peligro contra el codaste. A las cuatro y media viéndonos con veinticinco brazas de agua y que íbamos garrando, mandé cortar las bozas de la verga de trinquete, cuya vela no se había podido aferrar, y esta faena la ejecutó mi primer carpintero, pues que ningún Oficial ni hombre de mar se atrevió a ello. = En fin, llegó y aclaró el día y nos reconocimos al O. de Sanlúcar, distancia como de tres leguas: rodeados de la escuadra inglesa y dos navíos de ella que venían sobre nosotros, distantes como de una legua a lo sumo. = En esta crítica situación, acosados del temporal que seguía y de los enemigos, junté a todos los Oficiales de Guerra del navío *Rayo* y pedido sus pareceres; se examinó y determinó: que nuestro navío hallándose sin palos y por los fuertes bandazos que pegaba por la muy gruesa mar que había, metía de banda y banda la primera batería toda en el agua hasta el batiporte bajo de la segunda, por cuyo motivo se le había clavado cabriones a sus cureñas desde el instante del desarbolo. Que la de esta última no se podía destrincar sin grave peligro y no poderse además manejar. La tercera batería toda cubierta y empachada por los palos y jarcias que pendían por los costados. Todo lo cual expuso el Teniente de Bombarda D. Melchor Alvarez, enviado al reconocimiento de toda ella. A popa no

teníamos guardatimones, por el mucho arrufo y falta de explanada. Los cañones de único servicio eran las dos miras de proa y tal vez los dos de las muras. En este estado indefenso se resolvió tirar a varar el expresado navío en la costa; y de no poderlo verificar por la más inmediata proximidad del enemigo, no había otro partido que tomar que rendirlo por falta absoluta de fuegos con que defenderlo, y por estar ya absolutamente rendido en la disposición en que se hallaba. = Como a las ocho de la mañana se nos situó por la proa a tiro de fusil el navío *Donnegal*, de 90 cañones. = Y tan precisamente por la proa, que no lo pudimos descubrir por ningún cañón de la segunda batería conque pensábamos tirar aunque trincados algunos cañonazos, más bien por la forma que por otra cosa. Al mismo tiempo venía el *Leviatan* de 74 cañones a situarse por nuestra popa, y estando éste a un tercio de tiro de cañón, al instante que rompió el fuego el *Donnegal* arriamos la bandera: a los dos navíos, a la escuadra y sobre todo al temporal que tanto nos había acosado y imposibilitado. = El *Donnegal* nos marinó. Con la precisa anticipación he echado yo mismo al agua los pliegos reservados, libros de señales atados a una palanqueta de a veinticuatro. Vuestra Excelencia graduará según sus altos conocimientos los hechos que acabo de exponer. Pero nunca podrá evaluar el profundo dolor que reina en nuestros corazones, de haber rendido a los temporales y a una escuadra entera y victoriosa un navío que no habían podido rendir en el desgraciado combate del 21, y si algo puede templar este acerbo dolor, si algo patentiza nuestra deplorable situación, es que a pesar de los esfuerzos de los enemigos de dos Oficiales, tres Guardias Marinas y setenta y dos marineros escogidos que pusieron dentro, el navío *Rayo* ha ido a varar dos días después de apresado a nuestra costa, sobre Torre Carbonera, como dos leguas al NO. de Sanlúcar. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Donnegal*, tres leguas al O. de Rota. = Excmo. Sr. = *Enrique Macdonell* (rubricado). = Excelentísimo Sr. D. Federico Gravina.

IV

1.º de noviembre de 1805. = Número 217.

C. = Excmo. = Muy señor mío: Continuando a V. E. las noticias del resultado del temporal que siguió al combate del 21 de Octubre último, para su debido conocimiento acompaño la copia del parte que desde Chipiona me ha pasado el Brigadier D. Enrique Macdonell, por lo que respecta a las ocurrencias del navío *Rayo* que mandaba y naufragó en la costa NO. de Sanlúcar, sobre Torre

Carbonera. = Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años. = Cádiz, 1.° de noviembre de 1805. = Excmo. Sr. = B. L. M. de V. E. su más atento servidor. = *Antonio de Escaño* (rubricado). = C. = Excmo. Sr. Príncipe de la Paz. = (Al margen dice: «Contestado en 12 de noviembre según minuta.»). = C. = Con oficio de V. E. de 1.° de este mes he recibido copia del parte del Brigadier don Enrique Macdonell referente a los sucesos del navío *Rayo* de su mando en su última salida de ese puerto de Cádiz. Al propio tiempo ha llegado a mis manos una carta en que dándome igual aviso Macdonell, pide se examine su conducta en Consejo de Guerra. = No hay necesidad de formar causa cuando los hechos son tan notorios como sucede con la presente, y así puede V. E. decirlo de mi orden a D. Enrique Macdonell para su tranquilidad y que viva persuadido de que se hace justicia a su mérito. = Dios guarde a V. E. muchos años. = San Lorenzo, 12 de diciembre de 1905. = Sr. D. Antonio Escaño. = Excmo. Sr.: El 23 del corriente, segundo día después del combate del 21 y hallándome de orden de V. E. a bordo de su navío el *Príncipe de Asturias*, se sirvió V. E. darme por la mañana su orden de palabra para que diera la vela con el nombrado *Rayo* de mi mando y demás que pudieran verificarlo, con todas las fragatas y bergantines, a fin de recoger los buques desmantelados de nuestra escuadra, sin separarme a lo sumo de la costa arriba de un par de leguas y de no empeñar combate con fuerzas superiores, y sólo en caso de probabilidad de buen éxito lo efectuase con las que fuesen iguales. Mi navío *Rayo* en esa actualidad rendido y con reata su mastelero de velacho por encima de su tamborete. Las velas mayores con algunos cañonazos que las clareaban y uno particularmente que rotas las jimelgas internaba diez pulgadas en el alma del palo mayor. = La jarcia toda y absolutamente en banda, porque aunque tezada en puerto, como nueva dió mucho de sí al primer empuje de las velas. = Llegado a bordo del *Rayo* hallé le había faltado la noche anterior su cable sencillo, por lo que dando fondo al ayuste y garrando con ésta se dejó caer la esperanza por las violentas rachas de viento y hallarse verileando con los arrecifes de Rota. = Quise levar la esperanza, y con la muy gruesa mar de leva se me disparó dos veces el cabrestante por tener mal hechos sus lingotes, y me lastimó veinte hombres, cuatro de ellos de muerte. Me vi precisado a dar la vela cortando ambos cables. Los vientos a SSE. incierto y por la proa, todo anunciaba un vendaval. Por este motivo y el de haberse descubierto como al SO. de dieciocho a veintiún navíos de línea ingleses, hice la señal de volver a fondear en el Puerto de Cádiz, a donde ya me parecía imposible verificarlo con un navío de tan mala disposición marinera como el *Rayo* y que sólo andaba tres

millas; pero a este tiempo nos distrajo esta atención el navío francés el *Pluton*, que puso no sé por qué la señal de que los enemigos huían en desorden cuando nosotros éramos sólo cinco navíos, cuatro fragatas y dos bergantines, y siguiendo para fuera me precisó a imitarlo. = A pesar de esto, mis esfuerzos se dirigían a barloventear para ser dueño del puerto, y muy poco o nada grandeaba con unas vergas mayores que por haber dado de sí sus bozas venía a bracearse muy por debajo de las arraigadas, sin poder echar arriba los juanetes por la poca seguridad de los masteleros mayores. Como a las cinco de la tarde advertimos al *Santa Ana* llevado de remolque por una fragata francesa y que nuestra división se dirigía a Cádiz. = Vuestra Excelencia es testigo del temporal que nos vino encima; procuramos siempre el puerto, pero con muy pocas esperanzas de llegar a él, abatíamos considerablemente con unas gavias arriadas sobre el soco y unas mayores que no portaban. No hubo un marinero que se atreviese a subir a tomar rizos, porque a la verdad aunque aquellos palos con sus repetidos crujidos amenazaban venirse por instantes abajo, no eran ellos por otro lado hombres para este desempeño. = Para venir a una conclusión, a las diez de la noche se vino abajo el mastelero y verga de velacho, llevándose media cofa de trinquete. A poco rato se nos rifó de alto a bajo la mayor y luego después sobre la misma fugada el trinquete. Con la gavia y mesana que me quedaban procuraba cuanto podía no caer a sotavento, adonde sabía de cierto estaban inmediatos los enemigos. A las doce de la noche se nos cayó dentro el palo y mastelero mayor. Siguiendo el temporal cada vez más recio y tenaz, a la una y media de la madrugada del 24 se nos partió el palo de mesana, quedando tendido sobre la toldilla. A esta hora, hallándome sobre treinta y cinco brazas de fondo, dejé caer la cuarta ancla con cien brazas de cable, que era la única que me quedaba. A las tres se nos zafó la caña del timón, cuya cabeza mandé asegurar con cuñas, por lo mucho que golpeaba y con gran peligro contra el codaste. A las cuatro y media, viéndonos con veintiocho brazas de agua y que íbamos garrando, mandé cortar las bozas de la verga de trinquete, cuya vela no se había podido aferrar, y esta faena la efectuó mi primer carpintero, pues que ningún Oficial ni hombre de mar se atrevió a ella. En fin, llegó y aclaró el día y nos reconocimos al O. de Sanlúcar, distancia como de tres leguas, rodeados de la escuadra inglesa, y dos navíos de ella que venían sobre nosotros distantes de como una legua a lo sumo. En esta crítica situación, acosados del temporal que seguía y de los enemigos, junté a todos los Oficiales de Guerra del navío *Rayo*, y pedidos sus pareceres se examinó y determinó que nuestro navío hallándose sin

palos, y por los fuertes bandazos que pegaba por la muy gruesa mar que había metía de banda y banda la primera batería todo en el agua hasta el batiporte bajo de la segunda, por cuyo motivo se le habían clavado cabriones a su cureña desde el instante del desarbolo. Que la de esta última no se podía destrincar sin grave peligro y no poderse además manejar. La tercera batería toda cubierta y empachada con los palos y jarcias que pendían por los costados; todo lo cual expuso el Teniente de Bombarda D. Melchor Alvarez, enviado al reconocimiento de toda ella. A popa no teniendo guardatimones por el mucho arrufo y falta de explanada. Los cañones de único servicio eran las dos miras de proa y tal vez los dos de las muras. En este estado indefenso se resolvió tirar a varar el expresado navío en la costa; y de no poderlo verificar por la más inmediata proximidad de enemigo, no había otro partido que tomar que rendirlo por falta absoluta de fuegos con que defenderlo, y por estar ya absolutamente rendido en la disposición en que se hallaba. = Como a las ocho de la mañana se nos situó por la proa a tiro de fusil el navío *Donnegal* de 90 cañones. = Y tan precisamente por la proa que no lo pudimos descubrir por ningún cañón de la segunda batería, con que pensábamos tirar, aunque trincados, algunos cañonazos, más bien por la forma que por otra cosa. Al mismo tiempo venía el *Leviatan* de 74 cañones a situarse por nuestra popa, y estando éste a un tercio de tiro de cañón, al instante que rompió el fuego el *Donnegal* arriamos la bandera: a los dos navíos, a la escuadra y sobre todo al temporal que tanto nos había acosado e imposibilitado. El *Donnegal* nos marinó. Con la precisa anticipación he echado yo mismo al agua los pliegos reservados y libros de señales, atados a una palanqueta de a veinticuatro. = Vuestra Excelencia graduará según sus altos conocimientos los hechos que acabo de exponer. Pero nunca podrá avaluar el profundo dolor que reina en nuestros corazones de haber rendido a los temporales y a una escuadra entera victoriosa un navío que no habían podido rendir en el desgraciado combate del 21. Y si algo puede templar este acervo dolor, si algo patentiza nuestra deplorable situación, es que a pesar de los esfuerzos de los enemigos, de dos Oficiales, tres Guardias Marinas y setenta y dos marineros escogidos que pusieron dentro, el navío *Rayo* ha ido a varar dos días después de apresado a nuestras costas, sobre Torre Carbonera, como dos leguas al NO. de Sanlúcar. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Navío *Donnegal*, tres leguas al O. de Rota. = Excmo. Sr. = Enrique Macdonell. = Excmo. señor D. Federico Gravina. = Es copia. = *Antonio de Escaño* (rubricado).

Excmo. Sr.: Ahora que son las cinco y media de la tarde, acabo de llegar en este pueblo de Chipiona en un bote del navío *Donnegal,* cuyo Capitán Jultney Malcolm me ha puesto en libertad bajo palabra de honor, como también al Capitán de Navío don Secundino Salamanca y al de Fragata D. Pedro de Mesa. Y he canjeado a los Tenientes de Navío D. Agustín Moncalí y D. Josef de Salas, al Alférez de Navío D. Juan Fournier, los de Fragata don Josef Ley, D. Basilio Gelo, D. Miguel Lizarga y D. Francisco Carrillo, al Teniente del Regimiento Voluntario de la Corona don Josef Montero y al Guardia Marina D. Alfonso Bunon, del navío *Bahama*, que han venido todos conmigo, contra el Teniente de Navío, cuatro Guardias Marinas, el Master y el Oficial de Infantería de Marina, con otro del navío *Defiance*, los cuales, excepto este último, amarinaban el *Rayo* cuando fué a la costa.

Están desarbolados en la escuadra inglesa nuestros navíos *San Agustín*, *Bahama* y el *Argonauta*. Han botado al *San Juan* y echado a pique al *Trinidad* después de apresados. El *Berwick* ha ido también a la costa. De los navíos ingleses desarbolados en la actualidad, *Real Soberano*, *Victory*, *Temerario*, de tres puentes, y *Tomante* y *Marte*, de 74. Sólo hemos contado trece navíos en todos, algunos de ellos sin masteleros. Nelson ha muerto al tiempo de volver a amputar el brazo que perdió en Canarias. Villeneuf prisionero y sano a bordo del Almirante Colingwood. Tenemos la desgracia de haber perdido al Brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano, que fué muerto en el combate a la tercera herida que recibió. = Dios guarde a V. E. muchos años. = Chipiona, 29 de octubre de 1805. = Excmo. Sr. = *Enrique Macdonell*. = Excmo. señor D. Federico Gravina. = Es copia. *Escaño* (rubricado).

V

NOTICIA DEL ESTADO EN QUE SE HALLAN LOS BUQUES DE LA ESCUADRA COMBINADA DEL MANDO DEL VICEALMIRANTE VILLENEUVE Y DEL TENIENTE GENERAL D. FEDERICO GRAVINA DE RESULTA DEL COMBATE ULTIMO Y DEL TEMPORAL QUE SIGUIO

NAVÍOS ESPAÑOLES: *Príncipe de Asturias*. Está en puerto con sólo el palo de trinquete, que se le está cayendo, y todo el casco en malísimo estado. = *Montañés*. En puerto con sólo un cable y sin el palo de mesana; todo él en mal estado. = *San Leandro*. Idem con solo trinquete y mejor fondeado. = *San Justo*. Entró con algunas averías, pero con su arboladura; su inmediación a

varar le obligó a picar los palos mayor y mesana el 26. = *Santa Ana*. Está sobre tres ayustes a la boca del Canal, sin palo alguno, en mal estado, con sus bandolas armadas para aprovechar la primera ocasión de entrar. Este buque fué marinado por los enemigos, pero aconchado en el saco y al abrigo de la división que salió el 22, lo abandonaron los apresores. = *Neptuno.* En el mismo caso y circunstancias que el anterior, pero haciendo mucha agua, y habiéndole faltado sus amarras, se estrelló la noche del 23 en la costa de Santa Catalina, salvándose su gente. = *San Francisco de Asís*. Entró el 21 con muchas averías, pero la noche del 23, por falta de amarras se estrelló más al O. del anterior y se ha salvado su gente. = *Rayo*. Entrado el 21 en la noche, salió la tarde del 23 entre los que se movieron para represar el *Santa Ana* y *Neptuno*, pero no alcanzó a fondear en la noche, y al amanecer del 24 se vió a cinco leguas con sólo el palo de trinquete, fondeado en el placer y en su inmediación dos enemigos, y desde el 26 no se ve. = *Bahama*, *San Ildefonso* y *San Juan Nepomuceno*. Se han reconocido remolcados por barcos ingleses. = *Monarca*. Perdido en arenas gordas. = *Trinidad, Agustín* y *Argonauta*. Parece se hallan apresados, aunque no se tiene noticia de ellos. = Por extraordinario recibido esta tarde del Comandante Militar de Sanlúcar, me da cuenta de hallarse varados y perdidos en la costa de Poniente, que llaman de Canilla, los navíos españoles *Monarca* y *Rayo* y el francés *Berwick.*

NAVÍOS FRANCESES: *Pluton, Neptuno* y *Héroe*. En puerto en estado de incapacidad para salir por ahora. = *Argonauta*. Con sólo el trinquete, en peligro sobre Rota, aunque confiado en buen cable. = *Indomptable*. Entró en la noche del 21 con muchas averías, incluso la del timón, y así se aguantaba en Canal hasta que en la noche del 25, falto de amarras y de gobierno, aunque se puso a la vela se abrió en el Diamante y Galera, y en el modo que llegó a la playa sólo se han salvado doscientos cincuenta y cuatro hombres. = *Aguila.* El 25 amaneció fondeado en la costa del S., sobre Torregorda, desarbolado y pidiendo socorro. El 25, aprovechando una turbonada del S., pasó en bandolas a la boca de la bahía; pero en la noche, por falta de su amarra, fué a varar al placer de las Arenas de la costa del N., de donde al calmar el viento puede salvarse; habiéndose por ahora abandonado por los franceses. = *Algeciras.* Todo desarbolado y en mal estado, se halla en puerto; fué marinado por los enemigos, pero empeñado la noche del 21 a la entrada, se levantó la gente, y después de capitular con los apresadores, se aseguraron. = *Bucentaure.* Llegó en mal estado y fondeó en tan mal punto en el bajo de la Nao, junto a la Caleta, que apenas dió lugar a salvar la gente y algunos

equipajes, yéndose luego a pique; había sido marinado y represado como el anterior. = *Aquiles*. Incendiado la tarde del combate, voló a las seis. = *Fogoso.* Hay varios que aseguran haberse ido a pique en la acción. = *Montblanc.* Por diecisiete náufragos se sabe se estrelló en la costa del Santi Petri; su Comandante, M. Le Villegris, parece ser uno de los cadáveres que se han visto en la la playa. = *Intrépido, Redoutable, Dugaitrourn, Formidable, Scipion, Berwick y Sewitf-Sure*. No se tiene aún noticias de ellos. = NOTA. Las cinco fragatas y dos bergantines están salvos en puerto.

Cádiz, 29 de octubre de 1805.=*Antonio de Escaño* (rubricado).

VI

ESTADO EN QUE ENTRA EN EL PUERTO DE CADIZ EL NAVIO DE SU MAJESTAD NOMBRADO «SANTA ANA», DE PORTE DE 120 PIEZAS DE ARTILLERIA, MANDADO INTERINAMENTE POR EL CAPITÁN DE DE SU CLASE D. FRANCISCO RIQUELMO

Se halla desarbolado de los cuatro palos, con la popa desguazada, destrozados en algunas partes sus costados, abiertos de francaniles y cubiertos, y aunque no se ha podido observar con exactitud la cantidad de agua que hace por hora, por no haber estado todavía en reposo, se nota que hace próximamente doce pulgadas cada veinticuatro horas. — Han resultado del combate ocurrido con los enemigos el 21 del corriente los muertos y heridos que se expresan: Heridos de Plana Mayor: Segundo Comandante General de la Escuadra y Teniente General de la Real Armada, D. Ignacio María de Alava, 1. — Teniente de Navío y Ayudante, D. Luis Moreno, 1. = Idem de Dotación: Comandante, el Capitán de Navío D. José Gardoqui, 1. — Teniente de Navío D. Juan Donesteve, 1. — Alférez de Fragata D. Diego del Castillo, 1. — Guardias Marinas D. Manuel Biones y D. Pedro Sáinz de Baranda, 2. — Oficiales de mar, 3. — Real Cuerpo de Artillería de Marina, 4. — Infantería de marina agregada a este Cuerpo, 3. — Tropa de Marina, 32. — Idem del Regimiento de Burgos, 8. — Marinería, 124. — Total, 181. = Muertos: Teniente de Fragata D. Pedro Moriano, 1. — Guardia Marina, 1. — Oficial de mar, Carpintero segundo, 1. — Real Cuerpo de Artillería de Marina, 5. Infantería de Marina agregada a este cuerpo, 3. — Tropa de Marina, 16. — Marineros, 31. — Total, 58. = NOTAS. — Primera. De los heridos contenidos en esta relación han muerto desde el día del combate hasta el de la fecha un Ayudante de Artillería de Marina y cuarenta y cuatro

individuos de Marinería, advirtiéndose que la mayor parte de los heridos restantes es de gravedad. — Segunda. Hay muchos contusos de todas clases, que por ser cosa leve no se incluyen en el estado.= A bordo del expresado buque, a el ancla en el puerto de Cádiz, a 30 de octubre de 1805. = *Francisco Riquelmo* (rubricado).

VII

Excmo. Sr.: La tarde del 25 del corriente, acompañado de un singular gozo tuve el gusto de salvar sin el menor auxilio de tierra y sólo con el que proporcionó el buque, la tripulación y guarnición del navío *Neptuno* de mi mando, a excepción de los heridos y treinta hombres de tripulación que quedaron para el socorro de aquellos infelices, acompañándome para lo mismo el Teniente de Fragata D. José Linares, los Alféreces de Navío D. Francisco Carmon y D. Pablo Bustamante, Alféreces de Fragata D. Ramón de Nouva y D. Julián Enríquez y Contador D. José Aranguren, los que contribuyeron con el mayor celo y actividad, a pesar de la falta de alimentos de tres días, al feliz éxito que hago presente a V. E. En la misma tarde, habiéndose presentado dos barcas de bou con sus correspondientes Oficiales, tuve la satisfacción de embarcar felizmente en ellas heridos y demás que llevo expresado, a excepción del Alférez de Navío D. Pedro Bustamante y D. Ramón de Nouba, que fueron destinados en las jangadas, para el buen orden y régimen de la gente y pedir auxilios y alimentos para los heridos y demás que se hallaban en el buque, llegando a ésta a las siete de la misma noche una de dichas barcas y la otra a las seis de la mañana del día siguiente, pasando todos heridos y enfermos al Real Hospital de esta plaza, y los guardianes y marineros al cuartel del Apostadero de la Puerta de Sevilla. = No puedo pasar a manos de V. E. una noticia individual de los muertos, heridos, ahogados y extraviados por haberse perdido todos los documentos y no ser posible la averiguación por el naufragio acaecido, y sólo sí por los vivos podrá saberse el número de toda clase. = Soy testigo de la situación lamentable de todos los Oficiales, despreciando todo riesgo e intereses, cuidando únicamente con el mayor celo de su honor, precabiendo cada uno el modo de lograr el éxito deseado y viéndonos en la más deplorable situación, sin más equipaje que la ropa puesta y sin algunos recursos, imploramos la piedad de V. E. para que active sus providencias para nuestra habilitación y precisa decencia, esperando las órdenes de V. E. para obedecerlas con la exactitud que lo exige el caso presente.

= Dios guarde a V. E. muchos años. = Real Hospital de Cádiz, 27 de octubre de 1805. Excmo. Sr. = *Santos de Membrela* (rubricado). = Excmo. Sr. D. Federico Gravina.

VIII

177. Marina.

Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.

Isla del León, 8 de noviembre de 1805.

Excmo. Sr. = Muy señor mío : El Comandante General del Arsenal, que con el Ingeniero D. Honorato Buyón ha regresado de la comisión que le había dado y manifesté a V. E. con fecha del día 1.º del corriente, me da parte de que habiendo salido aquel mismo día para la costa de Sanlúcar, con el fin de reconocer los navíos *Rayo* y *Monarca*, varados en ella, y tratar del socorro del *Bahama*, que se hallaba fondeado, le informó el Comandante Militar de la provincia que dos días antes, aunque con gran peligro, habían sacado cuatro barcas que despachó al intento los heridos y enfermos de los dos primeros buques, a quienes los enemigos pegaron fuego al día siguiente, llevándose a remolque el *Bahama*. Y que sabida esta novedad, dejó dadas las órdenes convenientes para el salvamento de los efectos de más valor, como es la artillería, hierro grueso y bronce, y se restituyó a su destino. Con tal motivo me recomienda Apodaca el desempeño de sus respectivos encargos del segundo y Ayudante de la provincia de Sanlúcar, Alcalde de la Mar e individuos jubilados de aquella matrícula, y pareciéndome conducente cuanto propone en su papel, cuyo original paso a manos de V. E. a los fines que convengan, he dispuesto que se practique por los respectivos encargados. Y lo manifiesto a V. E., como debo. = Nuestro Señor, etc. = Entregué a Cardoso los oficios que estaban inclusos del Comandante General del Arsenal.

406. = Dirección General.

Excmo. Sr. B.° Fray D. Francisco Gil y Lemus.

Isla de León, 8 de noviembre de 1805.

Excmo. Sr.: Con motivo de hallarse varados en las playas de Sanlúcar los navíos *Monarca* y *Rayo* españoles y el *Berwick* francés, comisionó al Comandante General del Arsenal para su reconocimiento y demás que conviniese practicar para sacarlos a nado si fuese posible a los efectos de ellos. Pero como antes de llegar

les hubiesen pegado fuego los enemigos y llevándose a remolque el *Bahama*, que en aquellas inmediaciones se hallaba fondeado, ha regresado Apodaca dejando dispuesto lo conveniente al salvamento de los efectos de más valor de los expresados buques. Y lo manifiesto a V. E. para su debida noticia. = Nuestro Señor, etc.

IX

Excmo. Sr.: Al presente se hallan varados y todos en muy mal estado en la costa de Poniente los navíos *Rayo, Monarca* y *Berwick*, este último francés, en los términos que manifiesta el papel número primero, en el que igualmente se expresan los efectos que se hallan por estas postas procedentes de las escuadras, en los que se comprenden cuatro pedazos de un costado del navío *Trinidad*, que según me asegura el Segundo Comandante de esta provincia, D. Juan Ychasso, no le queda la menor duda de que son de dicho buque. Del navío *Bahama* impondrá a V. E. en su situación el parte que me acaba de dar su Comandante actual, el Teniente de Navío D. Benito Basabe, que original acompaño a V. E. El del número segundo enterará a V. E. de la gente salvada de dichos buques, añadiendo a V. E. que se han salvado muchos del navío *Bahama*, de los que no se expresan por no haberse presentado. = El del número tercero detalla la Oficialidad procedentes del navío inglés el *Donegal* y de la tripulación del navío *Rayo* que han venido canjeados por el Oficial inglés y demás que manifiesta el mismo papel, cuya Oficialidad se me presentó la noche del 29 a las once de ella, y al siguiente día se verificó el canje por este Sr. Gobernador Comandante de las Armas. = El del número cuatro, la Oficialidad salvada procedente del *Bahama*. = El del número cinco los ingleses que fueron hallados en el *Rayo* y prisioneros entregados, con arreglo a Ordenanza, al Comandante de las Armas. = Del número de franceses, cincuenta, que fueron los que primero se salvaron, fueron socorridos por esta Comandancia, lo que noticié a su Cónsul, quien me manifestó seguiría él socorriéndolos si se lo permitía, a lo que accedí, por el poquísimo numerario que existe en esta capital para tan vastas atenciones. = Los prisioneros ingleses son socorridos por la Plaza y todos los demás españoles por esta Comandancia. = Tengo empleadas ocho barcas del bou, las que no hacen otra cosa que ir a los buques náufragos a recoger gente y dar todos los auxilios competentes y oportunos; asimismo todos los cabos de matrícula en una y otra banda destinados con gentes al mismo fin. El Segundo y Ayudantes, con las comisiones a este fin que tengo a V. E. manifestadas. El Ayudante

del Distrito de Rota y encargado de Chipiano, igualmente lo están. El Contador de la Provincia y todos, por último, están en distinta ocupación de entidad, por cuyo eficaz desempeño de todos me hace recomendarlos a V. E., asegurándole que cuantas providencias se concibe oportunas otras tantas se adoptan oportunamente. En la mañana de este día se han notoriado con la mayor publicidad los edictos que V. E. me acompaña en sus oficios del 29. Quedando en sucesivamente dar parte a V. E. de todo cuanto ocurra digno de su noticia, lo que hasta aquí no he efectuado más a menudo por tener embarcado todo el tiempo en los asuntos de entidad que están ocurriendo; la misma falta de lugar me hace que no pueda dar conocimiento de todas las noticias que llevo detalladas al excelentísimo Sr. Comandante General de la Escuadra, como es debido, por lo que ruego a V. E. tenga a bien de notificárselo.= Dios guarde a V. E. muchos años. = Sanlúcar de Barrameda, 31 de octubre de 1805. Excmo. Sr. = *Manuel* (el apellido ilegible) (rubricado). = Excmo. Sr. D. Juan Joaquín Moreno.

RELACION NUMERO PRIMERO

En las playas de Chipiona a Rota hay y se está recolectando una gran porción de remos y pertrechos de artillería, la mayor parte en buen estado de servicio. = En la costa de Castilla, cuatro pedazos de un costado del navío *Trinidad,* pintados a fajas encarnadas y negras, desde el plan de la segunda batería hasta la cuarta, y en ellos de dieciocho a veinte cañones embragados; dichos pedazos, varados en tierra donde la mar no puede llevarlos. En la misma costa, entre la Torre de San Jacinto y Salabar, un palo de trinquete del navío francés el *Redontable,* con su verga y mastelero en muy mal estado. = En dicha costa existe mucha madera y pertrechos de artillería de útil aplicación. = Entre la Torre de Salabar y Carboneros se hallan el navío *Berwick*, totalmente a pique; el *Rayo*, varado y anegado; la gente salvada de él dice estar abierto, y tiene arbolado el palo de trinquete. Entre la de la Higuerita y el Espirillo, distante de seis a siete leguas de este puerto, está el navío *Monarca* casi totalmente tumbado sobre la banda de babor; a este buque se le han muerto a bordo la mayor parte de sus heridos de necesidad, por no habérseles podido dar auxilio hasta ayer, que fué cuando salieron las barcas de aquí y pudieron atracar a dicho buque. = Del navío *Bahama* al presente ignoro su situación; pero las barcas de este puerto han atracado ya a él, han echado doscientos hombres en tierra en la costa y

cargadas de nuevo se han dirigido a Huelva, por no poder venir para acá, y estar allí más en disposición de seguir socorriendo al mismo navío. = Sanlúcar de Barrameda, 30 de octubre de 1805. = *Atienza* (rubricado).

RELACION NUMERO SEGUNDO

GENTE SALVADA DE LOS NAVÍOS NÁUFRAGOS EL «RAYO», «MONARCA», «BERWICK» Y «BAHAMA»

Navío «Rayo». — Gente de marinería, ciento treinta y tres. Tropa de tierra, ciento siete. Idem de Brigadas de Marina, veintiséis. Idem de Batallones, sesenta y seis. = *Navío «Monarca».* — Gente de marinería, veinticuatro. Tropa de tierra, cuarenta y seis. Idem Brigadas de Marina, tres. Idem Batallones, veinticuatro. = *Navío «Berwick».* — Marinería y tropa, sesenta y uno. Idem en el *Rayo*, diez. Total, setenta y uno. = *Navío «Bahama».* — Gente de marinería, tres. Tropa de tierra (en blanco). Idem de Brigadas de Marina, tres. Idem de Batallones, cuatro. = *Enfermos en el Hospital*. — Del navío *Rayo*, siete. Del *Monarca*, treinta. Del *Berwick*, catorce. Del *Bahama*, trece. Total, quinientos setenta y seis. = NOTA. — Acaban de llegar como ciento treinta hombres procedentes del *Bahama,* cuyo cierto número y clase manifestaré a V. E. luego que se acaben de socorrer. = Sanlúcar de Barrameda, 30 de octubre de 1805.= *Atienza* (rubricado).

RELACION NUMERO TERCERO

Relación nominal de los Oficiales presentados en la noche del 29 procedentes del navío «Donnegal» de la tripulación del «Rayo», quienes vinieron de la escuadra inglesa canjeados por el Oficial inglés, Guardias Marinas, Piloto y algunos marineros.

El Brigadier D. Enrique Macdonell, Comandante del navío Rayo. El Capitán de Navío D. Secundino Salamanca, Segundo del navío Rayo. El Capitán de Fragata D. Pedro de Mesa. Tenientes de Navío D. Agustín Roncabi y D. José Salas. Alférez de Navío D. Juan Fernier. Idem de Fragata D. Luis Ley, D. Basilio Golos, D. Francisco Carrillo y D. Miguel Lizarza. Teniente de Voluntarios de la Corona D. Manuel Montero.= Sanlúcar de Barrameda, 30 de octubre de 1805. = *Atienza* (rubricado).

RELACION NUMERO CUARTO

Relación nominal de los Oficiales procedentes del navío «Bahama».

Tenientes de Navío D. Benito Basabe y D. Roque Guruzeta. Alférez de Fragata D. Sebastián Rodríguez de Arias. Teniente de (ilegible) D. Bernardo Pastor. Primer piloto, el Alférez de Fragata D. Juan Diéguez. Guardias Marinas, D. Rafael Carracedo, D. José Alvarez Sotomayor, D. Felipe Márquez de la Plata y D. Andrés Torta. Oficiales Mayores D. Francisco Martínez, segundo Piloto, y D. Bruno Egea, tercer Piloto. Don (el nombre está en blanco) León, segundo Cirujano con cargo. Don Antonio Bueno, ídem. Un tercer Cirujano. Capellanes D. Tomás Flaquet y D. Angel Toca, Presbítero. = Sanlúcar de Barrameda, 30 de octubre de 1805. = *Atienza* (rubricado).

RELACION NUMERO QUINTO

Relación de los ingleses que han sido prisioneros hallados a bordo de los navíos varados.

Un Teniente de Navío. Tres Guardias Marinas. Un Piloto. Cuarenta y cinco marineros y soldados. Total, cincuenta. = Sanlúcar de Barrameda, 30 de octubre de 1805. *Atienza* (rubricado).

X

Número 186.

Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.

Isla de León, 22 de noviembre de 1805.

Muy señor mío: En el resumen que remito a V. E. de las faenas navales dirigidas en este puerto y costas por los Oficiales de Marina en socorro de los náufragos en ellas de resultas del combate de 21 de octubre y temporales que sucedieron, se manifiesta a la mayor evidencia las bizarría con que exponiendo sus vidas a los mayores riesgos han desempeñado los marinos sus deberes en servicio del Rey Nuestro Señor y de la humanidad con aquella excelsitud de ánimo que constituye el heroísmo. Al mismo tiempo expongo a V. E. el que ejercieron los Oficiales y tropas de los

Cuerpos de Infantería y Caballería del Ejército, con motivo de haber auxiliado las operaciones en la playa para socorrer los náufragos. = En esta horrible escena han visto los habitantes de estas orillas luchar a los marineros después que con los enemigos del Rey, con los elementos. ¡Triste y dura alternativa de su oficio! que sólo conoce el público cuando conmueve sus corazones la vista de sus trágicos sucesos; mas olvidándose después de ellos, es tratada esta clase de matriculados tan importante al Estado con desestimación hasta de los Gobernadores, justicias y municipalidades, faltándoles a los privilegios que el Rey Nuestro Señor les ha concedido en su Ordenanza; por tanto a V. E. declaro su protector en la misma, reverentemente en su nombre solicitan que V. E. los proteja inclinando la piedad de Su Majestad a que se mande a los jueces militares y ordinarios de todo el Reino cumplan y hagan cumplir cuantas gracias, privilegios y libertades les ha acordado en aquéllas; que no les impongan trabas ni gabelas con pretexto alguno, pues bajo el título de emplearlos en edificios de pescadería u otros que no tienen principio ni fin cargan la mano a su pobre industria ; que no se mezclen en castigarlos con multas y prisiones sin noticia de sus Jefes inmediatos; que no les estorben que previo el conocimiento y permiso de sus Jefes apliquen parte del flete de sus embarcaciones en las obras de limpiar los fondos de los muelles y sus escalas, tan conducentes a la conservación de sus barcos y utilidad del público, sin gravarlos con imposiciones sin hacer uso de sus arbitrios, pues aunque todo esto es de Ordenanza, se ha viciado su cumplimiento y son frecuentes las disputas que se ofrecen por alegar unos la ignorancia de aquellos soberanos preceptos y otros tergiversan su concepto; en el mío sólo V. E. puede remediar esto. = Nuestro Señor, etc.

RESUMEN DE LAS FAENAS DE MAR DIRIGIDAS POR OFICIALES DE MARINA DE LA ESCUADRA Y DEPARTAMENTO, EJECUTADAS POR LOS MARINEROS DE UNO Y OTRO DESTINO EN LOS DIAS DESDE EL 20 HASTA EL 27 DE OCTUBRE ULTIMO, PARA EVITAR ASI LA PERDIDA DE LOS NAVIOS QUE DE RESULTAS DEL COMBATE DEL 21 Y TEMPORALES FONDEARON EN RIESGO SOBRE ROTA, COMO PARA SOCORRER LOS NÁUFRAGOS DE LOS QUE SE PERDIERON EN LAS COSTAS DE LEVANTE Y DE PONIENTE DEL PUERTO DE CADIZ

ADVERTENCIA. — La Escuadra Combinada salió de Cádiz el día 20 de octubre último, y aún se avistaba del vigía la tarde del mismo día, cuando el Comandante General interino del Departamento previno al del Arsenal que sin perder instante enviase al Capitán

del Puerto lanchones con cables, anclas y anclotes, falúas, botes, y en ellos cuantos auxilios pudiera necesitar de pronto la Escuadra Combinada de resultas de un combate que creía infalible, encargando al propio tiempo al citado Capitán del Puerto recolectase todas las embarcaciones del tráfico de la Isla, Puerto Real, Puerto de Santa María y Rota, para que reunidas en bahía dispusiese oportunamente de ellas en socorro de los navíos. El 21 estaban todos estos auxilios en el muelle de Cádiz a disposición del referido Capitán del Puerto, y en la tarde del mismo día empezó a arreciar el temporal en término de que el Comandante General interino del Departamento, que se hallaba en el navío *Príncipe*, arribó con mucho trabajo y riesgo a la Caleta por no poder tomar el muelle; por consecuencia, es un hecho demostrado que si desde el día 20 no hubiera dado, a prevención, sus citadas providencias para que del Arsenal se enviasen estos auxilios, como se enviaron a él a fuerza de notoria actividad del General Apodaca, no se hubieran realizado estas faenas, que por su naturaleza son muy pesadas, y no hubiera sido posible tener estos socorros tan a la mano el día 22 como estuvieron y evitaron que en los horribles temporales que sucedieron se perdieran en la costa los navíos *Príncipe, San Leandro, Montañés* y *San Justo*, como se perdieron otros. = Al navío *San Justo* le faltaban los cables y estuvo a cuatro brazas distante del paraje en que naufragó el *Neptuno*. Su salvamento se debe a dos anclas con sus cables que se remitieron de la Capitanía del Puerto con un barco del tráfico y otro obucero remolcado por falúas, y ya fondeadas las anclas, se le dieron los chicotes. En esta faena, que fué tan arriesgada como atrevida, se emplearon Oficiales de la Escuadra y Departamento. = NAVÍO «RAYO». — Desarbolado y apresado por los enemigos, lo abandonaron a causa de no poderlo llevar por el fuerte temporal. Varó en las inmediaciones de la Torre de Salavar (costa de Sanlúcar), y de él se salvaron cuatrocientos hombres de su dotación por las providencias del Comandante Militar de aquella provincia con arreglo a las que tenía anticipadas del General del Departamento, iguales a las de los demás Oficiales de Marina de una y otra costa. Los enemigos se llevaron prisioneros a los demás de su tripulación y sólo se ahogaron unos pocos que se echaron al agua, y luego que avanzó el tiempo le pegaron fuego. = NAVÍO «MONARCA». — Fué apresado y abandonado por los enemigos por su mal estado y por el temporal. Dió fondo en la costa de Sanlúcar con un cañón por ancla, y las cuatro barcas mencionadas dirigidas por el expresado Odero le sacaron con mucho trabajo y riesgo cuatrocientos hombres, entre

ellos sesenta heridos. = Anduvo vagando por el mar sin timón habiéndole faltado la superficial amarra, y avanzado el temporal volvió un navío inglés a tomarlo de remolque y lo condujo a Gibraltar. = NAVÍO «NEPTUNO». — Mal fondeado en Rota, desarboló, y el temporal lo hizo varar en las inmediaciones del Castillo de Santa Catalina del puerto. Abrióse desde luego la mayor parte de su costado de babor, quedando enteramente inutilizados los víveres. La horrible resaca del mar en las piedras y en las playas hacía imposible pudiesen llegar a su bordo los marineros valencianos del Puerto de Santa María, que con la mayor intrepidez y evidentes riesgos de sus vidas se arrojaron para tomar un cabo y llevarlo a tierra, con el fin de alar una jangada y salvar la vida de sus compañeros; pero siendo insuperable la dificultad, determinó el Capitán de Fragata D. Pedro Cabrera, que con el Teniente de Fragata don Francisco Michelena se hallaba destinado por el General del Departamento en la costa para socorrer los náufragos, se trajese para tierra una lancha en una carreta, la cual se echó al agua y se embarcaron en ellas los marineros más prácticos y atrevidos; pero sin embargo de sus extraordinarios esfuerzos sólo pudieron llegar a la voz del navío, y dijeron a sus Oficiales que si tenían algún cerdo a bordo lo echasen al agua con su cabo delgado atado a una pierna, para que nadando lo llevase a tierra y alar por él la jangada que tenían hecha. = Efectivamente, el cerdo a pesar de la terrible reventación de la mar llegó a tierra, tomóse el cabo que traía y se logró alando de la jangada salvar la vida de los náufragos, aunque todos muy mojados y sin aliento por haber estado más de veinticuatro horas sin comer ni beber; pero a todos les suministró por de pronto el Capitán de Fragata D. Pedro Cabrera pan y vino, por cuenta de la Real Hacienda, y este Intendente, sin perder instante, envió cuatro mil raciones para éstos y demás náufragos de esta costa. = La gran dificultad que se ofrecía era sacar al Comandante y su Segundo, que como otros de la tripulación se hallaban gravemente heridos, pues aunque se habían hecho por Cabrera los mayores esfuerzos por sacarlo en la jangada, su estado no lo permitió; al fin llegó por fortuna el Capitán de Navío D. Tomás Ayalde, Ayudante General de la Escuadra, en la falúa del Departamento, que temerariamente, arrostrando el riesgo de perecer entre las olas, atracó a bordo del *Neptuno*, donde viendo en confusión los marineros que habían quedado en el buque resueltos a arrojarse al mar, se mantuvo aquella noche a su bordo entreteniéndolos y alentándolos a la constancia. En estas apuradas circunstancias llegaron de Cádiz dos barcas de tres que despachó el Capitán del Puerto

con un Oficial de Marina cada una, y con gran dificultad se atracaron a bordo y embarcaron a todo riesgo su Comandante don Cayetano Valdés y su Segundo D. Joaquín Somoza y varios Oficiales y demás heridos, y fueron conducidos a Cádiz sin haberse ahogado de este navío más que un solo hombre que se echó a la mar; y se perdió la tercera barca de auxilio y el bote en que fué Ayalde. = El Coronel del Regimiento de Zaragoza D. Narciso de Pedro se presentó en la costa con su Regimiento y luego que vararon este navío y el *Asís*, y sus soldados en competencia unos y otros ayudaron en las faenas de la playa y se echaron muchos al agua para salvar a los náufragos que se arrojaron al mar y llegaron a ella casi sin aliento, en cuyo auxilio y el de abrigarse con sus mantas manifestaron se exponían en cuanto les era posible para salvar la vida de aquéllos, llenando los deberes del patriotismo y de la humanidad más allá de lo que prescriben los esfuerzos de las obligaciones comunes. = «SAN FRANCISCO DE ASÍS». — Desarbolado varó más allá del *Neptuno* en menos mal paraje para poderse salvar la gente si no hubiera habido tan furiosa mar que impidiese echarse alguno al agua para llevar un cabo a tierra. En este conflicto determinó su Comandante arrojar un barril con un cabo atado a él, y aproximado a la playa lo sacó a tierra un soldado de Carabineros Reales metiéndose con su caballo en el mar, a mucho riesgo de su vida para hacer este servicio al Rey y a la humanidad. = También concurrieron otros Carabineros Reales a las faenas de este navío, no menos activos y generosos que los del Regimiento de Zaragoza y dignos de los mismos elogios. = COSTA DE SANTIPIETRI. — En esta costa se fueron a pique el navío francés Fogoso y un navío inglés de 84 cañones, de cuyas tripulaciones se salvaron muy pocos, y de éstos deben sus vidas dieciocho hombres de mar al Subteniente del Regimiento de Caballería de Farnesio D. Antonio Mira Manso, que rondando la playa avistó estos náufragos y entró en el mar a caballo, exponiéndose, con la patrulla de su mando, por salvarlos, auxiliándolos también a su costa con pan, vino y queso. Igualmente fueron socorridos otros tres hombres de otras jangadas por el Subteniente del propio Regimiento D. José Fernández de Castro. El Coronel del referido Regimiento, D. José Manso, Comandante de las Armas en esta villa, estuvo constantemente en los días de temporal en la playa, dando sus oportunas providencias al socorro de náufragos y custodia de los efectos que el mar arrojó a la playa. = Por último, todas las tropas del Ejército se emplearon en los socorros de los náufragos en estas costas; han desempeñado a porfía sus deberes con la mayor actividad, constancia, patriotismo y humanidad.

XI

215. = Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.

Cádiz, a 29 de octubre de 1805.

Muy señor mío : Aunque supongo que el Comandante General de la Provincia, Gobernador de esta Plaza, dará cuenta a V. E. del parlamento ocurrido ayer con la escuadra enemiga que cruza delante de este puerto y que aún está abierto, debo no obstante participar a V. E. de la concurrencia por mi parte, facilitando a los medios de convenir a la recolección de los heridos españoles que avisa el Contralmirante Collingwood tener en gran número los siete navíos nuestros que mantienen en estas aguas apresados, y al efecto se han enviado barcos del país al abrigo de la fragata francesa *Themis* y Oficiales nuestros que fueron comisionados para el mejor orden y firma de las relaciones, según que por menor juzgo dará parte a V. E. el expresado Gobernador. = Al mismo tiempo debo participar a V. E. que aprovechando antes de ayer mañana una clara fuimos trasladados a tierra el Comandante General D. Federico Gravina y yo, continuando ambos en mejor estado de nuestras heridas, si bien la de aquél presenta muy larga cura. (Borrador sin firma, pero redactado por Escaño.)

XII

169. = Marina.

Excmo. Sr. = Muy señor mío : No estando el General Gravina y el Mayor General Escaño, según los mismos me han dicho, en disposición de dar parte a V. E. de los tristes resultados del combate del 21 de este mes para noticia de Su Majestad, he formado por los partes que he recibido hasta ahora un estado de los buques entrados en este puerto después del referido combate; de los que volvieron a salir para rescatar los avistados desde el vigía de Cádiz, y de los que se han perdido. = A pesar de los continuos temporales que se han experimentado desde el día 22, se han socorrido en su mayor violencia los náufragos con los auxilios posibles, y se continúa dándolos a los navíos varados con la mayor actividad. = Hoy se aproximó al Castillo de San Sebastián una fragata de guerra inglesa parlamentaria, y salieron dos fragatas

de guerra francesas, para transbordar a ellas ochocientos heridos de cuatro navíos españoles y franceses que están en poder de los enemigos, conduciendo las mismas fragatas todos los prisioneros ingleses y a los que vinieron ayer de parlamento, acompañados de un Ayudante del Gobierno por parte de la plaza y otro de la escuadra española. = Es cuanto hasta ahora puedo manifestar a V. E. del referido suceso, en que los enemigos también han tenido pérdida de navíos. =Nuestro Señor, etc. =Isla, 29 de octubre de 1805.

XIII

222. = Príncipe de la Paz.

Muy señor mío : Ayer acercándose a este puerto una fragata inglesa de la escuadra que le bloquea, pidió parlamento, y habiéndose despachado con el Ayudante del Gobernador uno de esta Mayoría, he sabido a su vuelta que se redujo a enviar el Comandante de las tropas francesas prisionero, a quien concedía el Almirante inglés cuatro meses de licencia, cumplidos los cuales, si no hubiese mediado sangre, vuelva a presentarse en Inglaterra, siendo este efecto parece de súplica que se le hizo por dos meses para este fin por medio del Comandante General el Gobernador de esta plaza. Al mismo tiempo enviaron un Oficial comisionado a saber del estado de nuestros Generales heridos, con expresiones de la mayor atención; lo que participo a V. E. por mi parte para su noticia, aunque supongo la tendrá V. E. directamente por el expresado Gobernador de esta plaza con más individualidad. = Dios guarde a V. E. muchos años. = 5 de noviembre de 1805.

XIV

Excmo. Sr. = Muy señor mío: Penetrado del más justo y vivo dolor por la pérdida de un digno Jefe cuya amistad y fina correspondencia desde que comenzó hasta que concluyó su brillante carrera no me ha sido desmentida, debo participar a V. E. que antes de ayer, a las doce y media del día, falleció el Capitán General D. Federico Gravina, de resultas de sus gloriosas heridas, después de ciento y cuarenta días de padecer, dejando edificados y enternecidos a cuantos hemos sido testigos de su fervor y conformidad, desde que predijo su fallecimiento días antes que lo creyesen

los facultativos. El Almirante Rosilly, a quien comuniqué inmediatamente este triste acaecimiento, me contestó con las expresiones propias de quien conocía el relevante mérito del difunto, y dispuso que en los buques de la escuadra francesa se hiciesen las mismas demostraciones de luto que se hacían en la escuadra española con arreglo a Ordenanza, sin omitir en el bajel de su insignia el cañonazo de cuarto en cuarto de hora por todo el tiempo que medió hasta dar sepultura al cadáver, a cuyo acto han asistido por convite especial los Generales y Oficialidad francesa; y pareciéndome propio y debido corresponder al acto de política del Almirante de aquella nación, le he dado en el entierro el inmediato lugar al que llevaba yo, como sucesión en el mando. Todo lo que tengo el honor de poner en noticia de V. E. para su debido conocimiento, y ruego a Nuestro Señor guarde su vida muchos años. = Cádiz, 11 de marzo de 1806. = Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.

E P I L O G O

PARA nuestra niñez, Trafalgar no era expresión geográfica, de lugar, ni concepto histórico, de tiempo. Aislado, sin coordenadas de referencia, representaba simplemente la superación de todas las gallardías, la sublimación de todos los heroísmos, la concentración de todas las virtudes, y en este credo hubiéramos deseado vivir siempre, como en un Misterio, sin humana explicación, sin la profanación investigadora de la sabiduría erudita, sin la valoración de Hecho trascendental: ¡Que Trafalgar sólo fuese un mito sagrado de la Patria sobre las aguas!

*

* *

Nuestro primer contacto con la palabra fue indudablemente en la preconsciencia, quizá ante un retrato de perfil, deliciosa litografía del catón o de cualquier otro libro infantil, que bien quisiéramos volver a saber leer; un retrato de perfil con la conocida leyenda al pie: «Churruca, heroico marino español...»

Cuando empezábamos a sospechar que «los Reyes eran los padres», primera hombrada del niño español, los Reyes, entre otras cosas ya olvidades, nos depositaron tiernamente en el

zapato un ejemplar de los «Episodios Nacionales» de Galdós, «edición para niños», cuyo primer capítulo cambió la dirección de nuestro entusiasmo por el heroico marino español, hacia Gabriel Araceli, que niño aun, como D. Alvaro de Bazán en Muros, ya sabía cosechar laurel.

Fué ésta la época en que aprendimos que aquel Teniente de Navío, D. Joaquín Núñez, el que dijo a «A los tres, que a uno solo el San Juan no se habría rendido nunca» (1), era un lejano pariente, con una lejanía de un siglo, que era entonces, para nosotros, una eternidad.

Así, con esta impresión de Trafalgar, llegamos a mozo, a Caballero Aspirante de Marina, para alimentarla en el Panteón de Marinos Ilustres y para recordarla con profunda emoción en aquel día vulgar de salida a la mar en torpedero, en que su comandante, con la cariñosa voz habitual —nosotros a la caña— ordenó: «La proa a aquella tierra blanca, que es el cabo Trafalgar». Por primera vez navegamos por el mar de la batalla.

Después comenzó el calvario al verse levantar la punta del velo, con los Trafalgares pedagógicos y los Trafalgares técnicos. A partir del primero, el de «Lafuente el chico» (2), una sensación de angustia sustituyó a las anteriores; tanta angustia que preferimos no saber, no enterarnos del prólogo ni del epílogo del Sacrificio.

Por último, cuando elegimos la tesis «Maniobra de Trafalgar» para optar al diploma de la Escuela de Guerra Naval, decidimos, para no profanar la palabra, titularla «1805» y poner punto final al trabajo, al amanecer del 21 de octubre,

(1) MARLIANI, *Vindicación de la Armada Española*, Madrid 1850; GALDÓS, *Episodios Nacionales*, 1.ª serie, tomo I; MENDIVIL, *Méndez Núñez*, Espasa-Calpe, 1930.

(2) Así llamábamos los caballeros a la *Historia de la Marina* de texto en aquella época, obra muy estimable del entonces Capitán de Corbeta D. Ramón de la Fuente y Herrera.

cuando Nelson subía al castillo del Victory*, mucho antes de que hablase en nombre de Inglaterra... porque el Código de señales le impidió hablar en el propio.*

*

* *

Ahora, Eduardo Lon se nos presenta con su « Trafalgar» y con la amable pretensión de que se lo epiloguemos; mas antes de que podamos cambiar con él las impresiones de primera lectura, regresa a su Zaragoza, para dejarnos indefensos ante su voluntad.

Encontramos tan bien lograda la obra, tan perfectamente alcanzados los deseos del autor, que un epílogo estratégico de la maniobra seria como un borrón intolerable en la pureza del propósito.

De Trafalgar se ha publicado mucho, pero falta todo por publicar. Ahora, gracias a Lon, se abren las fuentes y fluyen a borbotones las aguas de la verdad, las aguas puras de las órdenes de operaciones y los partes de campaña, con su tinta fresca aun, fresca y caliente, antes de ser utilizada por los historiadores interesados en apartarnos de la realidad. Por eso no nos atrevemos, con un epílogo, a desorbitar el trabajo, concienzudo y sincero. Ni Lon pretende constituirse en almirante de muralla, que también existen, ni nosotros quisiéramos aparecer como estrategas de café, para alardear con énfasis de unos pobres conocimientos adquiridos tras mucho leer.

Mas como una sincera admiración —y agradecimiento por un libro que desde su aparición será de consulta indispensable a todo Oficial estudioso— impide negarnos, nos permitimos ofrecerle el desenlace agrio y triste que descubrimos, cuando nos vimos forzados a levantar la punta del velo que mantenía en mito sagrado a Trafalgar, agrio y triste, porque

consideramos tan peligroso el chauvismo en obras dedicadas al público erudito, como la cruda realidad en las consagradas a la edificación de la juventud.

Nos gusta, por patriotismo, ver las derrotas por dentro, compartir la amargura del regreso de los que fueron en la Invencible y sentir vivo el dolor de nuestro padre, en la repatriación de 1898, porque así se aprende a evitar. Por ello, no elegimos para tema epilogal, el de la política, tan sabido, ni el de los barcos, tan sospechado, ni siquiera el de los hombres que después fueron lumbreras (3), sino el de los obscuros combatientes, un comandante, un oficial, un marinero, que dieron todo sin demandar nada.

*

* *

Agosto de 1769. Don Francisco de Borja Vargas, de la orden de Malta, Maestrante de Granada y Regidor de Cabra (4), salta de gozo porque ha obtenido para sus hijos Francisco Félix, de dieciséis años, ya profeso en la ínclita orden y José Ramón, de trece, gracia de Caballeros Guardias Marinas, como la obtendrá, al correr de los tiempos, para el tercero, Vicente, niño aun.

(3) Supervivientes de Trafalgar que alcanzaron la alta dignidad de Capitán General de la Armada: D. Federico Gravina y Napoli, Teniente General, Comandante de la Escuadra, el 15 de noviembre de 1805; D. Ignacio María de Alava y Navarrete, Teniente General, Segundo Jefe de la Escuedra, el 24 de febrero de 1817; D. Cayetano Valdés y Flórez, Brigadier, Comandante del navío *Neptuno*, en 1830; D. Francisco Xavier de Uriarte y Borja, Brigadier, Comandante del navío *Santísima Trinidad*, el 20 de enero de 1836; D. José Sartorio y Terol, Capitán de Fragata, Segundo Comandante del navío *Santísima Trinidad*, el 12 de febrero de 1843; D. José Rodríguez de Arias y Alvarez Campana, Capitán de Fragata, Ayudante Mayor del General Alava, el 15 de septiembre de 1847; D. Francisco Xavier de Ulloa y Ramírez de Laredo, Teniente de Fragata del navío *Príncipe de Asturias*, el 17 de febrero de 1852; D. Dianisio Capaz y Rendón, Alférez de Fragata del navío *Bahama*, el 28 de noviembre de 1855, y D. Casimiro Vigodet y Guernica, Alférez de Fragata del navío *San Ildefonso*, el 24 de noviembre de 1858.

(4) VÁLGOMA y FINISTRAT, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*, tomo II, Madrid, 1944.

Pasan los años; D. José Ramón, el que nos interesa, curtido al sol de los mares indianos y malucos, al fuego de los combates de la Jornada de Argel de Castejón, de la guerra de América, desde la Primera Campaña del Canal hasta él famoso sitio de Gibraltar y de las caravanas, que no corrió hasta cumplir los treinta años de su edad, porque los afanes de la Patria lo impidieron antes, asciende a Brigadier, tras felices mandos, en 1802, y es destinado a El Ferrol, donde solicita y obtiene otro, el del «San Ildefonso», cuando se ordena alistar una escuadra por la tensión con Inglaterra.

El buque «combatió con toda bizarría contra tres navíos que le rodearon hasta que desarbolado de todos sus palos y timón, acercándosele de refuerzo otro navío, se rindió a fuerzas tan superiores» (5), con su Comandante «herido de astillazo en el brazo izquierdo y contuso bajo la tetilla del mismo lado» (6).

Como héroe de Trafalgar, «ascendió a Jefe de Escuadra y volvió a Ferrol, nombrado Comandante General del Arsenal, y allí le sorprendió la francesa y allí volvió a cumplir con su deber. Cuando el 9 de junio de 1809 el presionado enemigo evacuaba la ciudad, se encargó interinamente, sin dejar el Arsenal, del Departamento».

Viudo, dos hijos niños y una aflicción infinita por su Patria y su Marina y por el «hambre, estragos, lamentos y ruinas» (7) que los enemigos, siempre traidores y a la sazón afrancesados, utilizaban sabiamente para provocar un motín que paliase en algo la derrota.

El 10 de febrero de 1810 se hizo cundir entre los afligidos que el Almirante disponía de dinero oculto, suficiente para

(5) En esta obra, «Partes de campaña de la Mayoría General de la Escuadra» y apéndices del mismo.

(6) Idem. «Navío *San Ildefonso*». Parte de campaña de su Comandante.

(7) Oficio del Capitán General del Departamento al Ministro de Marina de 3 de de agosto de 1810.

satisfacer parte de los atrasos de pagas, que en algunos se remontaba a 1802. A las diez de aquella mañana, un grupo de mujeres, que fué engrosando, se reunían ante la puerta del Dique, mientras por dentro de la interior, hay derribada, se congregaba la maestranza hambrienta. Entre ambos, la guardia sobre las armas en actitud expectante, y en donde hoy se levantan el teatro Jofre y la Casa de Correos, un destacamento de la guarnición, estacionado de orden del Gobernador Militar.

Algunos Jefes razonaron ante los pacíficos manifestantes y lograron convencerlos, mas cuando iniciaban éstos la retirada, «alguien que tenía prisa» (8) lanzó un grito que produjo máxima confusión. Fué entonces cuando la turba de mujeres atravesó la puerta, penetró en la Comandancia General, y a los pocos momentos bajan golpeado y herido al Almirante Vargas ante el estupor inerte de los soldados. Después, amarrado por los pies, lo arrastran hasta el Cuadro de Esteiro, para dejar el cadáver abandonado en el pórtico de la Intendencia del Departamento (9).

¡El fin de un héroe de Trafalgar!

*

* *

El Teniente de Navío D. Pedro Núñez, Comandante de la batería del alcázar del navío «San Agustín», montado por el Brigadier D. Felipe Jado y Cajigal, contó lacónicamente en un

(8) Para el día siguiente estaba anunciada la entrega del Mando al Capitán General nombrado en propiedad, Teniente General D. Francisco Vázquez de Mondragón.

(9) Días más tarde, la Audiencia de La Coruña, atendiendo a la vindicta pública, que reclamaba una víctima, decapitó a Antonia Alarcón, cuya cabeza, enviada a El Ferrol, se arboló en una pica plantada en la Alameda, en el mismo lugar de la tragedia.

parte de campaña (10) lo que vió antes de ser herido. Después de canjeado, regresó a El Ferrol ascendido a Capitán de Fragata (11).

¿A qué destino? Hemos perdido la pista de D. Pedro Núñez, y aun con la esperanza de hallarla, cuando el tiempo nos conceda algún rato para revolver en los archivos, nos contentaremos por ahora con conceder su final, el final de este otro héroe, que figura en este oficio del Capitán General del Departamento (12):

«Ha fallecido ayer, de miseria y de vejez, el Capitán de Navío D. Pedro Núñez, a cuya viuda se le ha mandado librar la paga mortuoria que por regla general y medida precisa tiene acordada la Junta para todos los difuntos del Departamento, por no quedarles qué vender después de su postrera enfermedad, ni humano recurso para su entierro y funerales y con infinidad de acreedores, dimanado del enorme atraso de pagas tan notorio y representado tantas veces a S. M. como ha sido desatendido» (13).

*

* *

El 1 de febrero de 1898 falleció en Texas el anciano vizcaíno D. Pedro Antonio Zia Martínez Urbieta, de ciento nueve

(10) Véase en esta obra.

(11) El navío *San Agustín* pertenecía a este Departamento.

(12) Al Ministro de Marina, en 2 de noviembre de 1816.

(13) No era ésta la primera noticia que de D. Pedro llegaba al Ministerio. En el escrito del Capitán General de 8 de abril, al comunicar el fallecimiento de «extenuación en virtud de continuada escasez y hambre» del Teniente de Navío D. José Lavadores, del Capitán de Fragata D. Pedro Quevedo y de un Oficial del Ministerio, informaba se hallaban «próximos a lo mismo, postrados en paja, un Capitán de Navío —a él se refiere—, dos de Fragata, un Comisario y otros muchos de las demás clases, que me es muy doloroso recordar, por no afligir demasiado el ánimo de S. M.».

Cuando falleció D. Pedro Núñez, se le debía al personal de Marina sesenta y seis pagas, ¡cinco años y medio sin cobrar!, y en el 1 de mayo de 1828 ¡ciento treinta y seis pagas! No extraña que varios Jefes y Oficiales pidiesen públicamente limosna.

años de edad, último superviviente del combate de Trafalgar, en el que tomó parte perteneciendo a la dotación del navío «San Juan Nepomuceno».

Pedro Antonio, con la misma edad llena de horror de don Antonio Alcalá Galiano, en la carretera de Chiclana a Cádiz, acompañado de su madre bajo «unas negras y amenazadoras nubes» (14), y un año menos que el caballero Ruiz de Apodaca, muerto anciano también, ¡pero no tanto! (15), ¿era grumete o paje? Nosotros lo preferimos paje, paje de Oficiales, para que viviese en él, cerca de un siglo, todo el drama ante los cadáveres de D. Cosme Damián y de su segundo, D. Francisco Muyúa, cuñado del insigne Mazarredo, en aquel entonces preso por lo de la zamacolada. Nosotros los preferimos buscando afanoso al Teniente de Navío Burugal, al Teniente de Fragata Ibáñez de Corbera, al Alférez de Fragata Balzola, convocados a Junta por D. Joaquín Núñez, y le preferimos después anegado en llanto al ver se arriaba la sagrada bandera y recorrido por escalofríos al oír la frase épica de D. Joaquín..., y después en el agua, como otros muchos, cuando explotó en el entrepuente el cartucho de a veinticuatro, y por último, con un dulce deseo de vivir, de vivir mucho tiempo, para ser monumento palpitante de aquel espanto.

José Ramón conoció a muchos supervivientes que recibieron el triste premio de Trafalgar, pero él, no; el no pasó de paje, y es posible que ni siquiera cobrase los cuatro reales diarios que les concedió la Ley de 5 de noviembre de 1852.

Nosotros, por lo menos, lo preferimos así.

INDALECIO NUÑEZ
Capitán de Navío

(14) Memorias de D. Antonio Alcalá Galiano publicadas por su hijo, Madrid, Rubiños, 1866.

(15) Don José Ruiz de Apodaca, Guardia Marina del San Juan de Nepomuceno, nació en 1788, el mismo año que el Infante D. Carlos Maria Isidro, lord Byron y Schopenhauer, y falleció a los setenta y nueve años de edad.

I N D I C E

Págs.

DEDICATORIA…… 7

PRÓLOGO por Julio F. Guillén…… 11

OBRA:

Justificación…… 21
I …… 21
II …… 29
III …… 53
IV …… 63
V …… 79
VI …… 107
VII …… 113
VIII …… 129
IX …… 149
X …… 161
XI …… 169
XII …… 181
XIII …… 189
XIV …… … 193
XV …… 211
XVI …… 213
XVII…… 323

EPÍLOGO por Indalecio Núñez …… 365

ESTE LIBRO SE ACABÓ DE IMPRIMIR
EL DIA 15 DE JULIO DE 1950, VISPERA
DE LA FESTIVIDAD DE LA VIRGEN
DEL CARMEN, PATRONA DEL MAR.

L A U S D E O