

**CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS DE LA DEFENSA NACIONAL**

---



**MONOGRAFÍAS**  
del  
**CESEDEN**

**80**

---

X JORNADAS DE HISTORIA MILITAR

**DE LA PAZ DE PARÍS A TRAFALGAR  
(1763-1805). EL ACONTECER BÉLICO  
Y SUS PROTAGONISTAS**

---

---

**MINISTERIO DE DEFENSA**





**MONOGRAFÍAS**  
del  
**CESEDEN**

**80**

---

X JORNADAS DE HISTORIA MILITAR

**DE LA PAZ DE PARÍS A TRAFALGAR  
(1763-1805). EL ACONTECER BÉLICO  
Y SUS PROTAGONISTAS**

Junio, 2005

**DE LA PAZ DE PARÍS A TRAFALGAR (1763-1805).**

**EL ACONTECER BÉLICO Y SUS PROTAGONISTAS**

# **PRESENTACIÓN**

## PRESENTACIÓN

*Para rematar el ciclo: “De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805)” comenzado en el año 2001, entre los días 18 y 30 de noviembre se celebraron en el paraninfo del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), las Jornadas bajo el lema: El acontecer bélico y sus protagonistas.*

*En representación del excelentísimo señor ministro de Defensa, el excelentísimo señor almirante jefe del Estado Mayor de la Armada don Sebastián Zaragoza Soto, presidió el acto inaugural*

*El teniente general, presidente de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) y director del CESEDEN, don Domingo Marcos Miralles, pronunció un discurso para dar la bienvenida a los asistentes, introducir el tema de las Jornadas y presentar a los conferenciantes.*

*Comenzaron estas Jornadas con una relajante conferencia del coronel del Ejército del Aire don Adolfo Roldán Villén sobre “La Aeronáutica a través de la pintura” y, entre otros muchísimos cuadros, proyectó unas pinturas del paleolítico encontradas en unas cuevas africanas que muestran un clarísimo globo, una especie de Mongolfield, que provocó honda admiración entre los asistentes.*

*La segunda conferencia, sobre “El Honor de las armas en las postrimerías del siglo XVIII”, fue pronunciada por el general del Ejército de Tierra don Miguel Alonso Baquer que supo llevar al auditorio al terreno de lo presente, con oportunos comentarios a las Reales Ordenanzas de D. Juan Carlos I, partiendo de las definiciones de honor en la época tratada.*

*El almirante y académico, don Eliseo Álvarez-Arenas y Pacheco ilustró al auditorio sobre los combates navales habidos en el periodo estudiado, haciendo previamente una amplia introducción al tema en el que se ocupó de los aspectos políticos e incluso filosóficos de la cuestión.*

*El director de la Real Academia de la Historia, don Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, dibujó amena y atractivamente la maravillosa obra civilizadora y cristianizadora de España en América para sacar consecuencias sobre la implicación que la tragedia de Trafalgar tuvo en el final de aquel Imperio que definió como no colonial, (1).*

*El capitán de navío don José M<sup>a</sup> Blanco Núñez, secretario general de la CEHISMI expuso la política de construcciones navales en la segunda mitad del siglo XVIII y la lucha constante de nuestra Real Armada por conseguir un buen material que confrontar al enemigo, que casi siempre fue Inglaterra, y el éxito en ese terreno no correspondido con otro parejo a la hora de conseguir el personal adecuado para tripular tan vasta escuadra.*

*Don Agustín Guimará Ravina, prestigioso investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, de rancieros apellidos marineros pues tanto su familia paterna como la materna están vinculadas a la Armada, describió con maestría las posturas de “Británicos y franceses ante el combate de Trafalgar”.*

*Todas las conferencias fueron seguidas de instructivos coloquios.*

*Antes de iniciar su conferencia don Gonzalo Anes, se rindió un sentido homenaje al académico y miembro de la CEHISMI, don Juan Pérez de Tudela, que falleció el día 25 de noviembre. Su presencia, su actividad, sus consejos, siempre pronunciados con simpatía, su patriotismo y cariño a las instituciones militares han dejado, en la CEHISMI, un hueco difícil de rellenar.*

*El teniente general don Domingo Marcos Miralles cerró la sesión de clausura.*

**PRIMERA CONFERENCIA**

**LA AERONÁUTICA A TRAVÉS DE LA PINTURA**

# LA AERONÁUTICA A TRAVÉS DE LA PINTURA

Por Adolfo Roldán Villén

*Coronel de Aviación*

*Académico Correspondiente de la Real Academia de la  
Historia.*

La Aeronáutica, aunque nacida “ayer” en el terreno práctico tiene, sin embargo, una trayectoria histórica muy larga. Desde la más remota antigüedad la aspiración del hombre ha sido volar. Así podemos comprender perfectamente al salmista del Antiguo Testamento que decía “ojalá tuviera yo alas como la paloma porque entonces volaría hasta mi lugar de reposo” y es que desde el principio de los tiempos hubo hombres que hicieron algo más que soñar; no cabe duda que envidiaban la facilidad con que las aves cruzan los cielos.

El ansia de elevarse de la tierra, de dominar los vientos ha ejercido durante siglos tanta influencia, que parece consustancial a la humanidad. El hombre ha manifestado su admiración -y hasta su adoración- por el vuelo en la pintura, en la escultura, en la literatura, en la mitología y hasta en la religión.

Si nos preguntáramos cuál podía ser considerado el vestigio aeronáutico más antiguo que se conoce, tendríamos que contestar que hasta hace pocos años no pocos historiadores no dudaban en interpretar los misteriosos signos pintados en las paredes de las cuevas francesas del periodo solutrense (15.000 años) como símbolos del sentido de “evasión espacial” que es en el fondo, el vuelo.

Pero recientemente, la arqueóloga, Mary Leaky, ha descubierto en Kondea (Tanzania) en las miles de pintura rupestres allí existentes, un hallazgo arqueológico-aeronáutico de excepcional importancia. En el asentamiento que bautizó como Kolo-T, Mary descubrió una escena que la dejó perpleja: un antílope en actitud de cornear a un individuo de gran cráneo que observa al animal desde la

canastilla de un globo. Evidentemente se observa claramente el globo, la barquilla y las cuerdas o vientos que la sostienen. El desconcierto de la arqueóloga se debió a que dicha pintura tiene una antigüedad de 29.000 años. Pero la pregunta que podemos hacernos y de la que carecemos de respuesta es quien tripulaba estos artefactos y quien pudo haber desarrollado estas técnicas de vuelo.

¡La conquista del cielo! Este título, como introducción a las maravillas del arte de la aerostación podía parecer ambicioso a los astrónomos, y a los que creían que el verdadero cielo, el espacio infinito era absolutamente inaccesible a los viajes de los hombres. Esta expresión ¡La conquista del aire! desde el punto de vista histórico tenía el inconveniente de evocar una literatura donde las alas, las águilas, la gravedad vencida y las fronteras suprimidas no eran aceptables más que por la imaginación épica de los poetas. Una pretensión histórica supone, por el contrario, una constante voluntad crítica: la intención de los hombres y de sus trabajos, para dar a cada uno la parte y el sitio que le corresponde.

Hay leyendas antiguas, que tienen contenido aeronáutico. Podemos comenzar nuestro recorrido pictórico dando a conocer el grabado chino del *Libro de las montañas y de los mares del siglo XVII* donde podemos contemplar con una línea casi infantil la reproducción de un carro volador o el grabado japonés de Hokusai del siglo XVIII, también de un carro volador donde se observa a los habitantes de Ki Kouang.

En Europa, todas las leyendas que conocemos son míticas, a excepción de la de Dédalo e Ícaro, que podemos considerar como la primera tentativa probada de vuelo humano. El hombre al contemplar al pájaro no quiere emplearlo como medio de arrastre sino que quiere imitarlo. Ésta es la leyenda de Ícaro. Es curioso como Ícaro el piloto indisciplinado, es célebre y su padre Dédalo, el inventor y constructor, ha sido prácticamente olvidado, así lo vio Rubens en su *Caída de Icaro* en 1636. En ese famoso vuelo, él no cayó, terminó su viaje, según Ovidio en el mar de Icaria, junto a la isla griega de Samos. Hecho que también Pieter Bruegel, el viejo, nos ha legado en su *Paisaje con la caída de Icaro*. El investigador no interesa a las multitudes y cuando Bruegel quiera hacer las veces de Ícaro insistirá sobre la indiferencia de los hombres, que no prestan la menor atención a su caída.

En Persia domina la historia del rey Ke Kaous, que efectuó una ascensión en un palanquín tirado por cuatro grullas amaestradas. Así lo podemos admirar en esta miniatura del siglo XVI.

Asimismo, en la literatura universal del siglo XVI al siglo XVIII, encontramos un número importante de narraciones donde la navegación aérea adquiere un protagonismo especial como medio de transporte entre la tierra y los astros o los países fantásticos e inaccesibles.

Así cuando se publica en París en 1639 *L'Ariane* de Des Marez, aparece por primera vez que Melinte, prisionero en una fortaleza, se evade con un paracaídas de tela, como lo describe el delicioso grabado de Abraham Bosse que aparece en dicha obra.

Unos años más tarde (1666) se publican numerosas ediciones en diversas lenguas del *Hombre en la luna*, de Francis Godwin, donde el héroe es un aventurero español, Dominique González, que realiza una travesía celeste en una máquina aérea tirada por diez cisnes amaestrados. Este grabado y el de la portada del *A voyage to Cacklogallinia*, de Samuel Brunt editado en 1727 con un palanquín aéreo tirado por gallos, muestran como en esos tiempos el hombre se preocupaba no sólo de proyectar ingenios volantes, sino además mostrando lo que su imaginación ideaba.

Pero estamos adelantándonos en el tiempo. Para nosotros, la historia de la más extraordinaria de las técnicas humanas comienza con uno de los grandes artistas del Renacimiento, Leonardo da Vinci, que debe tener un lugar privilegiado entre los hombres que se ocupan del problema de la navegación aérea. Se ha dicho que Leonardo conocido por la ingeniosidad de sus concepciones, había sido encargado de diseñar alguna especial para celebrar la entrada de Luis XII en Milán. Entre las concepciones que el genial florentino entrevió figura la posibilidad del vuelo artificial, como lo prueba en los manuscritos editados por deseo del príncipe Boncompagni. Vemos que hay diseños del gran pintor y del gran ingeniero que representan hombres volando y mecanismos de alas artificiales. Estos grabados muestran desde un ala basada en la de los pájaros, donde se observa las poleas que accionaban las articulaciones y las secciones de las puntas de las alas. Algunos de estos diseños son de tal ingenuidad superan ampliamente los aspectos prácticos. Este tipo de ala

se movía haciendo girar una manivela que alternativa enrollaba y desenrollaba una cuerda alrededor de un tambor. Algunos de los bocetos que imaginó son de una importancia particular principalmente los relativos al helicóptero y al paracaídas.

Pero ya en el siglo XIII, la iluminación de un manuscrito francés muestra uno de los primeros modelos que se conocen del molino de viento europeo. El eje horizontal y las aspas verticales son semejantes a una hélice moderna.

Hacia el año 1460, un pintor francés esboza el retablo del *Prieuré de Saint Hippolyte* de Vivoin, que es la más antigua representación conocida de la llamada “Virgen del helicóptero”. En esta pintura se observa como en las manos del niño Jesús hay una esfera hueca de hierro atravesada verticalmente por una varilla de madera al final de la cual se encuentran fijadas cuatro aletas en forma de cruz. De esto se puede deducir que a mediados del siglo XV, esta especie de molinillo era un objeto común en Francia y la idea del pintor colocándolo en las manos del Niño Divino era la de representar a Jesús como un niño terrenal, rompiendo así con la tradición pictórica que representaba al Jesús apoyado sobre el pecho de su madre, al Jesús triunfante con su cetro, al Jesús Maestro enseñando las Sagradas Escrituras o al Jesús sujetando el mundo con su pequeña mano. ¡Pero nunca a Jesús jugando con un molinillo! El juguete accionado por una rueda prefigura el helicóptero del siglo XX.

Asimismo, en el año 1525, Jean Bellegambe ofreció a la abadía de Anchin la obra *Los Santos Inocentes* en la que se aprecia entre las pompas de jabón distintos juegos que deslumbran a los Santos Inocentes, obra bautizada por Rabelais en su célebre *Gargantúa* con el nombre de Molinet (Molinillo).

La historia de un monje volador, Kaspar Mohr, ilustra esta escena del siglo XVII, tomada de un monasterio alemán en Schussenried. El artista ha complementado los movimientos normales del brazo, proporcionando al hombre volador más cuerdas para incrementar la fuerza de sus piernas en su descenso.

Dando un salto en el tiempo, aparece un brasileño, Bartolomé Lorenzo de Guzmán, a quien se atribuye el honor de la invención de los aeróstatos. Se dice que en Lisboa en 1709, experimentó una máquina volante en la cual se ha querido ver un globo de aire caliente. Así por lo menos nos lo cuenta Bernardino de Souza de Pereira en el óleo titulado *Demostración de un globo* por el Padre Bartolomé L. de Guzmán ante

Juan V de Portugal, María Ana de Austria y el cardenal Conti. No cabe duda, que el globo que figura en el cuadro y el dibujo del extraño artefacto en forma de ave *La Passarola* que circuló por Lisboa como máquina voladora se puede encontrar una gran diferencia, que quizás sea solo achacable a la imaginación de los artistas ya que la realidad se desconoce.

Muchos años tenían que pasar hasta que en el año 1783 gracias a Pedro Montgolfier, rico fabricante de papel en Annonay, sus hijos José y Esteban, que se ocupaban de experimentos físicos, construyeron su primer globo. Consistía en un pequeño paralelepípedo hueco, de tafetán muy delgado relleno de dos metros cúbicos de aire caliente y que subió al techo de su habitación de Aviñon. Después de varios experimentos con diversos globos, ya en Annonay, quisieron dar a conocer públicamente su descubrimiento.

El experimento se efectuó el día 4 de junio de 1783. En este coloreado e histórico grabado se muestra la primera ascensión pública de un globo de aire caliente. Este globo:

“Estaba construido con tela forrada de papel y unida a una red de cordón. Por medio de una botonadura. Era poco más o menos de forma esférica, con una circunferencia de 110 pies, y un bastidor de madera de 16 pies en cuadro la tenía fija por debajo”. Textualmente así lo describe Esteban Montgolfier .

La memoria de esta ascensión fue inmediatamente enviada a la Academia de las Ciencias. La llegada a París de este documento causó sensación y nadie puso en duda la veracidad de la experiencia y rápidamente se abrió una suscripción popular para repetir la experiencia en la capital.

El indescriptible entusiasmo suscitado por el éxito de Annonay irradió a todas partes e incitó la curiosidad de los físicos de la capital. Por esto, la Academia de Ciencias de París aceptó la propuesta de un joven físico, el profesor Charles, que deseaba repetir -y por tanto realizar- la proeza de los Montgolfier. Se asoció a los hermanos Robert y juntos construyeron un globo de seda impermeabilizada de cuatro metros de diámetro, muy pequeño si se compara con el de los Montgolfier que tenía un diámetro de casi el triple. La diferencia era que de este globo se llenó con hidrógeno

en lugar de aire caliente. El día 27 de agosto de 1783 desde el Campo de Marte de París se elevó el globo. El grabado nos muestra esta ascensión .

Como se ve, el triunfo de la aerostación marchaba a las mil maravillas y por ello los pintores y grabadores pronto dieron rienda suelta a su imaginación dejándonos, no sólo desde el punto de vista histórico reflejos del quehacer aeronáutico, sino además innumerables historias fantásticas, relativas a la navegación aérea en imágenes.

Tanto el cuarto experimento, realizado el 19 de septiembre desde Versalles y en presencia de los Reyes, como el primer viaje aéreo de Pilatre de Rozier y el marqués de Arlandes desde los jardines del palacio de la Mette cerca de París hasta las afueras de la capital (molino de Croulebarbe).

En este momento hay que decir que una de las características del final del siglo XVIII fue la admiración excesiva mostrada por el público hacia todo lo concerniente a la aerostación. Los periódicos, la literatura, la pintura, la escultura, la misma moda, se apropiaron de la nueva técnica y contribuyeron a su divulgación. Esta sobreexcitación de la gente, se traduce por la producción de innumerables objetos que materializan de alguna forma la nueva conquista. Los grabados y las pinturas son expuestos en las calles y en sus casas de los vendedores de novedades y en ellos se reproducen las aventuras, los grandes hechos y las proezas de los aeronáutas.

Por ello, no es nada nuevo decir que numerosos pintores reflejan en sus obras la nueva técnica. Así vemos como el francés Watteau representa a Blanchard, quien con el caballero de L'Épinard, realiza en agosto de 1785, en Lille, una ascensión en globo, donde efectúan el primer ensayo de lanzamiento de paracaídas desde un aerostato a 1.200 metros. El ensayo consiste en lanzar a un perro sujeto a un paracaídas que logra aterrizar sano y salvo; Francisco Verini, el pintor italiano plasmó en un cuadro el tiempo de Lunardi. En él da una visión glorificada que se tenía en el siglo XVIII de la aerostación como medio para llegar al cielo. Así vemos como Lunardi se encuentra con los dioses mitológicos Zeus y Juno.

En España, tenemos el primer testimonio pictórico-aeronáutico, en el que se da noticia gráfica en un grabado al aguafuerte de la hazaña de un aviador extremeño llamado José Patiño, en el que aparece un extraño artefacto bautizado como *Pez*

*aerostático* que se elevó en Plasencia en 1784 y que atravesó surcando los aires las 12 millas que le separaban de Coria. En este mismo año 1784, Isidro Carnicero imagina con humor una fiesta de toros en el aire. Así vemos como un toro y un picador ignorando el vértigo se enfrentan suspendidos por globos.

Asimismo en el año 1792, tendría lugar la primera ascensión en Madrid. Así en agosto de dicho año, Vicente Lunardi, desde el Real Sitio del Buen Retiro, con un globo de 31 pies de diámetro y confeccionado de tafetán carmesí y pajizo, se elevó y la máquina subió hasta desaparecer de la vista de los espectadores y fue a caer una hora después en Daganzo.

La travesía del canal de la Mancha en globo suponía un reto irresistible. Como es lógico en cuanto se consiguió, los artistas lo plasmaron en sus obras. Blanchard y Jeffries salen de Dover y aterrizan en Francia tras numerosas dificultades, esto es lo que nos muestra el grabado de forma un tanto fantástica.

En Inglaterra siguiendo a Lunardi, George Biggins realizó una salida desde el recinto construido en St. Georges Field expresamente para la ascensión de aerostatos. Julio César Ibbetson pinta al óleo un cuadro donde se puede verse al globo con la Unión Jack, los mástiles para guiar el ascenso y el obelisco y refleja al público que según la opinión de un contemporáneo fue:

“La reunión de gente elegante, más concurrida y vistosa que había habido en aquellos espectáculos.”

Las mujeres de los siglos XVIII, XIX tenían en tierra, muy pocas oportunidades para competir de igual a igual con los hombres. Pero, en el aire, a menudo los igualaban en valor y los superaban en popularidad. Jeanne Labrosse Garnerin, la primera mujer que pilotó un globo, la primera mujer que descendió en paracaídas, puede considerarse como la primera aeronauta femenina. Podemos observarla en este grabado inglés del año 1802.

Hasta la Revolución Francesa, el aerostato fue, junto a los juegos artificiales, la atracción obligada en todas las fiestas, pero en el año 1794 los militares franceses deciden emplear el globo cautivo para la observación aérea. Esta nueva aplicación fue utilizada en la Batalla de Fleurus en 1794, como podemos admirar en esta

acuarela de N. J. Conté. *El Globo cautivo en el sitio de Mayence*. Como dice Fernández. de Latorre:

“Esta historia de la aerostación revolucionaria francesa como pionera del empleo militar de los globos en el mundo, tuvo una decisiva -y poco difundida- impugnación española en el año 1913, que había de proclamar a nuestro ejército como el verdadero iniciador de esta modalidad de la observación.”

La fecha de la primera ascensión es la de 11 de noviembre de 1792. Aunque está demostrada documentalmente, no hay constancia gráfica de la experiencia. También el globo fue utilizado en el Ejército italiano en la batalla de Mantoue, este hecho, aunque poco conocido, fue dado a conocer en el grabado que presentamos.

Durante los últimos años del siglo XVIII además de las admirables aplicaciones militares, los globos contribuían a animar las fiestas nacionales o militares. Jacques Garverin, joven francés, discípulo del físico Charles, abrazó desde muy joven las ideas revolucionarias de la época. Fue hecho prisionero en el Ejército del Norte por los austriacos. Trasladado de prisión en prisión, surgió en su cabeza la posibilidad de evadirse mediante un paracaídas. Al final inicia su experiencia cuando recobra la libertad.

El siglo XIX conoce una expansión extraordinaria de la aerostación. Los globos penetran en el campo científico. Las ascensiones marcan el año 1804, son las de los sabios Biot y Gay-Lussac que ascienden a 7.000 metros altitud jamás alcanzada y que sirven de preludio a los viajes aéreos destinados a la exploración científica del aire y a los estudios experimentales del globo.

Hay que retener el nombre del inglés Charles Green, pues realizó más de 500 ascensiones y fue el primero que utilizó el gas de alumbrado en aerostación.

Dado este espíritu aerostero que reina en este siglo, no es extraño que los artistas de todo género se interesen por plasmar en sus obras este nuevo invento.

Como dice Carmen de Cima:

“Tratar de unir en una misma publicación aeronáutica y pintura, disciplinas aparentemente tan dispares a primera vista, puede parecer un difícil intento

de conjugar dos mundos opuestos. De una parte, la aeronáutica, una ciencia ligada al ámbito de la tecnología, la racionalidad, la exactitud; de otra, la pintura, una de las Bellas Artes, que casi siempre se asocia con la creatividad, la intuición, el sentimiento, la pasión y, en definitiva, con la libre interpretación. Sin embargo, con una reflexión más profunda, este planteamiento resulta simple y bastante tópico, ya que, a lo largo de la Historia son abundantes los ejemplos en los que una intrínseca unión entre ciencia y arte ha producido extraordinarias.”

La Aviación y el arte moderno son contemporáneos. Una aventura privilegiada comienza a la vez para los aviadores y para los artistas. Un nuevo cielo, finalmente, es descubierto donde se puede volar sin caer. Una parte del siglo XIX y otra del siglo XX, pueden ser consideradas como el periodo de las grandes “proezas”; cada éxito encuentra su poeta y su pintor.

En España, Francisco de Goya, plasma este espíritu en un grabado al aguafuerte titulado *Modo de volar* que constituye el número 13 de la serie de *Los disparates*, también conocida como de *Los proverbios* realizada por el artista aragonés en torno al año 1816. En una edición de la serie de grabados que conserva el Museo Británico de Londres, esta escena se titula *Modo de poder volar los hombres con alas*. Aquí el artista recrea el viejo sueño de volar.

Goya también se vio atraído por la aerostación. Tenemos constancia de dos obras suyas. Un aguafuerte, titulado *El globo*, donde el pintor recrea una ascensión como era habitual con numeroso público presenciando el espectáculo y con el globo como figura central del cuadro. Otro óleo sobre lienzo con tema aeronáutico *Globo aerostático* crea polémica entre los expertos, pues hay quien piensa que el autor no es Goya, sino Lucas Velázquez. Sin ánimo de terciar en la disputa de la autoría, no cabe duda que lo que refleja el óleo no es más que un invento que tuvo su máxima difusión en el siglo XIX.

Eduardo Manet, pintor francés que rompió con la pintura tradicional y que escandalizó a sus contemporáneos por sus atrevidos desnudos, tampoco pudo sustraerse a la moda de pintor de globos. Así, este precursor del impresionismo, cuando en el año 1862, inició un nuevo periodo de su carrera, pintó óleos muy

logrados y de personajes populares como el de *Lola de Valencia* (bailaora de ballet español). Este retrato y otras obras suyas anteriores sirvieron de inspiración a Manet para realizar una serie de ocho aguafuertes con los que inició su notable actuación de grabador. Entre ellos, sobre Aeronáutica, nos legó dos obras *El globo*, litografía que muestra una fiesta popular donde no podía faltar un aerostato; años más tarde, cuando se celebra en París, la Exposición Universal de 1867, el pintor nos muestra su particular forma de verla. *La Exposición Universal. París 1867* sería su legado.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, por toda Europa, tienen lugar un número considerable de ascensiones de la familia Godard. Nadar, nombre íntimamente ligado al movimiento en favor del “más pesado que el aire” fue el promotor de la fotografía aérea. Efectivamente, el arte y la ciencia fotográfica debe mucho a Gaspar Félix Tournachon (Nadar) que mediado el siglo XIX, realiza, desde globos de la familia Godard, las primeras vistas aéreas. Pero Nadar no sólo era científico sino que además era pintor, escritor y por supuesto fotógrafo. Nos ha dejado un óleo *La partida del globo* (1870), donde refleja las esperanzas del asediado París que marchan con el ministro Gambetta, que despega desde Montmartre, para dirigirse a Tours y hacerse cargo de la Defensa Nacional francesa.

En la litografía del simbolista Odilon Redon, la que dedicada a Edgar Allan Poe *El ojo como un globo extraño se dirige hacia el infinito* (1882), es como un tributo a su pasión por lo extraordinario y lo sobrenatural. El tema ocular obsesionó al pintor y lo trató con diferentes matices, hasta llegar a este grabado que quiere expresar el símbolo de conciencia universal.

Otro simbolista importante fue Pierre C. Puvis de Chavannes, nacido en el seno de una familia burguesa, entró en el taller de Conture y muy tempranamente se dirige hacia un género que había sido abandonado por los impresionistas. En el año 1870, pinta un óleo *El globo* donde, la mujer de negro simboliza, París, que asediado en la guerra franco-prusiana, se comunica con el exterior por el aeróstato.

Al comenzar el siglo XX tiene lugar, simultáneamente una expansión extraordinaria de la aerostación civil y militar. El periodo 1900-1914 se distingue por los viajes aéreos de largo recorrido y por el desarrollo del dirigible que terminaría siendo un ingenio volante exclusivamente militar.

El dirigible ha encontrado en los artistas, motivo de inspiración y ha dejado bellas muestras en numerosos óleos. Arquitectos, como Mario Sironi o Aldo Rossi han dejado muestra de su talento en dos grabados, muy separados en el tiempo, pero que expresan, al menos en el primero de ellos, la exaltación de la máquina y técnica moderna. Es la escuela futurista a la que volveremos más tarde pues ha dejado una profunda huella en la denominada "aeropintura". En el certamen de pintura de la Exposición Internacional de Barcelona de 1929, participó Jaume Mercadé con un óleo sobre lienzo con motivo aéreo. Presentó el vuelo de un dirigible, presumiblemente un zeppelin, sobre una ciudad española. Un gran pintor de la época, Jacques Weisman, nos ha dejado una gran colección de obras pictóricas aeronáuticas, pero entre todas ellas merece ser destacada la que presenta el vuelo en dirigible alrededor de la torre Eiffel del brasileño Santos-Dumont.

La Aviación nace en 1903, al conseguir, los hermanos Wright volar por primera vez un aparato más pesado que el aire con su motor, su combustible y su piloto. Era el *Flyer*. Pero, 13 años antes, un francés Clemente Ader, del que podemos decir que no le fue reconocido su vuelo del *Eolo*, pero que ha pasado a la Historia, por encontrar la palabra adecuada y universalmente aceptada para designar a los más pesados que el aire: avión.

El vuelo, aunque nacido en Estados Unidos, tuvo tal repercusión en Europa, que ya no detuvo su desarrollo y expansión. A ello contribuyen de forma importante los numerosos mecenas que surgen y que ofrecen premios de todo tipo para desarrollar la Aviación. En Francia, nacen numerosas fábricas de aviones, pero conviene recordar que los hermanos Voisin fueron los primeros constructores de aeroplanos del mundo. Uno de sus amigos, el pintor Francois Alaux, descendiente de una larga saga de pintores de Burdeos, fijó sobre una tela *Chez les chercheurs d'ailes* (tela más conocida como *Atelier des frères Voisin*), en 1908, una imagen que muestra no sólo la fábrica de los Voisin, sino a ilustres personajes de la aviación francesa. Así podemos fijarnos como en el centro está la baronesa de Laroche (primera piloto en Francia), hablando con ella, está el mecenas Deutsch de la Meurthe y apoyado en el aeroplano a uno de los hermanos Voisin: Gabriel.

Robert Delaunay, pintor francés, se había convencido de que el dibujo lineal era una herencia de la estética clásica y por ello se esforzó en hacer desaparecer totalmente

la línea, después de haberla roto. Este artista, acabó interesándose por los temas aeronáuticos y nos ha dejado numerosas obras pictórico-aeronáuticas. Desde el *Homenaje a Bleriot* o el *Dirigible y la torre* hasta el que presentamos que tituló *Aire, hierro y agua*. Este artista recibió el encargo de pintar un gran mural para el palacio de Aire de Francia en 1937. Tal tarea no quiso hacerla en solitario y por ello reunió una cincuentena de artistas para que colaborasen, entre ellos podemos citar a Survage, a Bissière y a Jacques Villón. También participó su mujer, Sonia Delaunay que fue la encargada de realizar tres grandes superficies. De estas composiciones presentamos unos guaches sobre papel que son una delicia.

Se ha dicho que el arte, era el hombre añadido a la naturaleza. Entre las dos guerras mundiales se podía completar la fórmula por “añadido a la técnica”. Como escribe Le Corbusier:

“El avión, en el cielo, lleva nuestros corazones por encima de las circunstancias ordinarias. El avión nos ha dado vista de pájaro.”

Este periodo entre guerras es la época del nuevo realismo en pintura y simultáneamente la del desarrollo de la aviación militar y comercial. Numerosos artistas de las Bellas Artes se aplican con sus obras en demostrar la excelencia de la nueva técnica. Por lo que a pintura se refiere, el avión y su entorno ha suscitado desde siempre toda una legión de especialistas que, sin embargo y salvo importantes excepciones no pasan de ser considerados como artesanales pintores de género. Otros como Georgein, se han acercado a la aeronáutica de forma marginal, aunque su resonancia cultural haya sido infinitamente mayor.

Este periodo es el escogido por Miró para realizar su *Collage* (1928), cuyo título podría ser *Par avion*; más tarde, el propio Miró nos ofrecerá el proyecto de *Maqueta decorada del Concorde* como contribución de su arte a la nueva técnica. El mismo Marc Chagall decoró otro *Concorde* dejándonos una muestra aeronáutica de su talento.

Con Picasso, como todos sabemos, nació una nueva técnica de pintar. Con él nació el cubismo. También entre los cubistas alguno se interesó por los temas aeronáuticos. Un ejemplo concreto podría ser Roger de la Fresnaye, que nos ha dejado entre otras obras un retrato de Guynemer con *Mirada atemorizada*, o

*Conquista del cielo* en la que aparece el autor con su hermano discutiendo en una mesa y un globo alejándose de este mundo tanto en el boceto como en el óleo sobre lienzo junto a unos colores vivos no hay apenas contornos, es una obra basada en el poder constructivo y espacializante del color.

Joaquín Sorolla, pintor español de tendencia impresionista, dotado de una visión rápida y de una técnica briosa, encauzó su actividad por el camino del luminismo, sobre todo en escenas de pescadores y playas. Cultivó el retrato al óleo y cuando tuvo que realizar el de Torres Quevedo, cuadro de pequeño tamaño, eligió como fondo un de tema aeronáutico.

Llegado este momento, me pregunto: ¿es la guerra aérea un tema de inspiración para los artistas?, pienso que sí, puesto que la Aviación tiene riesgo y el riesgo vende bien. Por ello, no es de extrañar que siempre se hable de Ícaro y poco de Dédalo. Hasta Picasso así lo considera en su decorado *Ícaro siempre recordado* que pintó para el ballet de Serge Lifar Opera, 1962.

Por ello no es de extrañar que la Primera Guerra Mundial haya dado mucha y muy buena pintura. Desde los franceses Dunoyer de Segonzac, ilustrador de la *Crois de Bois* que hace revivir la escuadrilla de las Cigüeñas, pasando por el ya citado La Fresnaye, hasta Jean Cocteau que junto a Paul Iribe, realizaron una serie de pinturas, coronadas por un magnífico retrato de Roland Garros, así como Fernand Léger, con su óleo *Las hélices*, Raoul Dufy y André Lhote que han ilustrado la guerra aérea y son los autores de testimonios irremplazables.

Los alemanes nos han dejado un testimonio muy importante con Otto Dix, que es un poco el Goya de la Primera Guerra Mundial con sus cuatro paneles del museo de Dresde, con sus terribles combates aéreos o con su bombardeo de Lens.

También en Inglaterra hay importantísimos artistas de temas de la guerra aérea. Podemos citar Turnbull que nos ha dejado un impresionante *Dernier combat de Richthofen*; o el irlandés John Lavery, que participó en la guerra como cronista-pictórico oficial en la Armada inglesa. Nos ha dejado testimonios claros de su buen hacer y de sus excelentes maneras de pintor. *Un convoy, mar del Norte*. Y sobre todo *Un aeródromo en 1918* son dos de sus mejores obras sobre el tema.

No cabe duda que representar en una superficie plana la impresión física y psíquica del entorno aéreo y de forma asequible al espectador, es la regla de oro para valorar una pintura aérea. Sentir la atmósfera, la velocidad, la libertad, captar lo inefable del vuelo es la apuesta de los llamados futuristas italianos, que más o menos postergados u obsoletos intentaron lo imposible. En cualquier caso, como dice R. Marteles son el ejemplo más elaborado de representación/sensación aeronáutica. Evidentemente sin la técnica de los modernos especialistas ni la genialidad de otros coetáneos, los llamados “aeropintores” italianos ocupan un lugar privilegiado, por no decir único en la pequeña historia de la Aviación en el arte.

Entre estos artistas, destacaremos en primer lugar dos nombres Gino Severini, pintor que se acercó al orfismo (impresionismo dinámico) y al cubismo y que con su tela *La guerra* de 1915, hace al avión protagonista de su obra, otro gran representante de ésta tendencia es Mario Sironi con su guache-collage *Aeroplano amarillo con paisaje urbano*, una de las primeras representaciones de aviones que se realiza en el ámbito del futurismo que luego tendrá en la aeropintura un amplio desarrollo temático.

Los futuristas, en su afán de afirmar de modo primordial la naturaleza, esencialmente dinámica del mundo moderno, representaron los objetos en movimiento. Decía Gino Severini que:

“Los aviones en vuelo son una fuente de inspiración más lírica y más dramática que dos peras y una manzana.”

También algunos cubistas, no permanecieron indiferentes, ante los propósitos futuristas. Tal es el caso de los antes citados La Fresnaye y Villón. Aunque ha habido pintores-aviadores y aviadores-pintores, desde los primeros tiempos de la Aeronáutica, el futurismo investigó como nadie el binomio artista-piloto en la experiencia aérea.

Entre los futuristas italianos, citaremos a Alfredo G. Ambrosi, de quien se dice es el humanizador del cielo, capaz de fundir con sorprendente habilidad la carne mecanizada de la mujer con el aparato hecho carne. Tullio Crali, futurista desde 1929, que hizo la guerra en una sección de camuflaje aéreo, es el más representativo de esta pintura aeronáutica y nos ha dejado numerosas obras que, traslucen la sensación de contemplar la tierra desde el avión. Otro futurista italiano

digno de mencionar es Renato di Bosso (Renato Rignetti) que nos ha legado óleos aeronáuticos de la primera época y que en la década de los setenta hizo una pintura que no podríamos llamar astronáutica. Por último citaremos a Verossi (Albino Siviero), que había volado en la guerra y destacó no sólo como futurista sino aeropintor. Nos ha legado obras espléndidas entre las que podemos destacar *La Aviación de 1942* y la aeropintura del puente de Verona de 1938.

El collage fue la forma de expresarse del movimiento pictórico Dadá, por lo que esta técnica tenía de visión transgresora de la realidad. Su máximo representante fue Max Ernst, quien en 1920 realizó una obra sin título (aunque algunos la llaman *El avión asesino*) que es un collage conseguido con recortes de láminas de anatomía o de ciencias naturales y con ilustraciones de novelas folletines. La originalidad del collage se acrecentó al poderlo ampliar fotográficamente y tirar más de un ejemplar. En este collage aparece el tema del herido de guerra que Max tratará repetidas veces y con él construyó un mundo fantástico y sobrecogedor que presagiaba el surrealismo.

Asimismo, entre los artistas plásticos que Breton consideró surrealistas figura Max Ernst, que en su obra supo sintetizar las preocupaciones del nuevo grupo. Este artista destaca por su gusto por una realidad figurativa onirizada, una especie de naturalismo descriptivo para evadirse del tiempo.

La Segunda Guerra Mundial, también inspiró de forma notable a los artistas. En esta ocasión con la llegada a los teatros de operaciones en el Pacífico de los americanos y japoneses un pintor prolífico japonés, Foujita, que estuvo enrolado en el Ejército nipón, ha dejado extraordinarias muestras de su buen hacer.

Por otro lado, los ingleses nos han dejado obras de un interés especial. Frank Wooton, pintor que voluntariamente se alistó en la Fuerza aérea británica en 1939, y que participó activamente en la guerra, nos lega más pinturas que son fiel reflejo de su participación activa en el conflicto; John Blake pintó óleos de gran realismo y de muy buena factura. Pero la obra más importante sobre este episodio bélico, la materializó Paul Nash que aunque participó activamente en la contienda sus obras no son una apología de la misma. Su obra *Defensa de Albión* de 1942, es una muestra de cómo entendía este artista la pintura y la guerra. Nos presenta a un

avión del mando de costa inglés con sus perfiles desfigurados, sobrevolando un mar encrespado y con una forma de pintar que más parece una acuarela que un óleo.

Los americanos, Albert Cloutier y Joseph Hirsch, nos han dejado una obra muy realista, huyendo de los modernos. Presentan escenas, no de la guerra en sí, sino de cómo se actuaba en las bases aéreas, desde las que despegaban sus aviones. Son telas de gran colorido y que son como instantáneas fotográficas: así podemos verlo en el óleo *Tráfico nocturno* de Cloutier.

Cuando Picasso dijo:

“El arte moderno es más un arte que busca que un arte que crea.”

Podemos preguntarnos ¿es el caso de nuestra época después de la Segunda Guerra Mundial con más de 50 años de escuelas, grupos, capillas y modas? Pero, ¿dónde estamos exactamente?

Al igual que en el hombre y en la sociedad hay en el arte, del bueno, del menos bueno y del malo. Digamos que desde tiempos arcaicos la regla no ha variado: se trata de agradar. Asimismo los gustos no tienen que ser unánimes. (El buen gusto puede ser la cosa peor compartida del mundo) y asimismo es muy difícil trasvasar las razones de nuestro placer.

Siempre nos encontramos con dificultades cuando tratamos de seleccionar en esta temática aeronáutica, que obras son las más representativas de nuestros casi contemporáneos.

Al fin y al cabo se trata de mostrar una pequeña colección, no una clasificación, mostrar obras de referencia y no un concurso de pintura. Simplemente hemos querido mostrar algunas obras de artistas que han plasmado en sus telas la gran aventura de la conquista del aire y del espacio. Aventura que todavía continúa.

La muestra de obra moderna la iniciamos con un genio universal, con un pintor español, excéntrico, extravagante, polifacético y original. Como pueden imaginar estamos hablando de Salvador Dalí. Artista de formación académica (estudió en la Escuela de Bellas Artes de Madrid), su pintura surrealista se recrea en un mundo de fantasía onírica y delirante, que él mismo denominó, método paranoico-onírico. En

este contexto podemos incluir su obra *Atómica melancólica* del año 1945, que pintó en Norteamérica para conmemorar el lanzamiento de la bomba atómica.

Otro genio español universal, Pablo Ruiz Picasso, pintor, grabador, escultor, ceramista, muralista, escenógrafo y figurinista español, su genio indiscutible de artista revolucionario del siglo XX se manifiesta en la variedad de etapas que constituyen su evolución artística: épocas azul y rosa, época cubista, periodo neoclásico, época surrealista y periodo expresionista. De su época cubista es el óleo ovalado *Nuestro porvenir está en el aire* (1912) inspirado en el folleto que el Gobierno francés lanzó con este título y con la bandera tricolor. Es un homenaje irónico, a su nueva amante Eva y para ello Picasso utiliza parcialmente el mismo lema sobre fondo tricolor para esta composición.

El tema de la aviación, se puede decir que fue una fuente de inspiración tanto para algunos cubistas como para los futuristas. En Francia, hay autores no ajenos a esta tendencia. Jacques Villón (cuyo verdadero nombre era Gaston Duchamp) no es ajeno a esta corriente. Desde muy joven se ve atraído por los temas aeronáuticos, que ejecuta en numerosos trabajos *La escuadrilla*, *los aviones*, etc. Su obra tardía *La partida* (1954), es fiel exponente de la fuerte luminosidad y extraño lirismo que impregna toda su obra.

En España, uno de los exponentes más notables del informalismo durante la segunda mitad del siglo XX es Lucio Muñoz. La técnica habitual de este pintor es la madera, sometida a cuantos procedimientos sea capaz de sufrir. Las suyas no son las finas tablas, sino la madera arañada, quemada y ensamblada. Atraído sin duda por la aviación nos ha dejado una muestra de su talento en su obra mixta-tabla *Avión*. 1968.

En los años cincuenta apareció en Inglaterra y Estados Unidos, como contraste con el expresionismo abstracto el *pop art*. Como muestra del pop americano, podemos señalar a Robert Rauschenberg, cuyo arte se desenvuelve entre el expresionismo abstracto y las manifestaciones neodadistas. Es a partir del año 1955 cuando realiza sus célebres pinturas combinadas. Este artista, además de usar objetos reales, como clavos, una gallina disecada, un almohadón etc., se sirve de fotografías de prensa trasladadas mediante frotamiento a una superficie previamente encerada. El

uso de estas transposiciones fotográficas será una de sus constantes más características. Así nos lo muestra en su obra *Tracer* de 1972. Otro representante del *pop art* es Edoardo Paolozzi, quien con sus colages de la segunda mitad de los años cuarenta constituyó una importante fuente temática para el pop posterior, mujeres atractivas y eróticas, aviones, anuncios de alimentos, coca-colas, etc.

En contraste con los artistas antes citados, el norteamericano, Roy Lichtenstein, artista gráfico, escultor y pintor, que comenzó cultivando el Expresionismo abstracto para –después elegir las historietas ilustradas- cómic como principal tema de sus obras, ejecutadas con el mayor cuidado mecánico y gráfico inundadas de colores chillones. Desde el punto de vista aeronáutico este gran artista norteamericano, nos ha dejado varias obras entre las que se puede destacar como una de las más importantes el óleo sobre lienzo *Tex*. Sin embargo, *Whaam* es quizás la obra más conocida de este autor que elige este comic como imagen de la moderna América industrial.

En el año 1978, el mexicano, Abel Quezada, pintó el óleo sobre lienzo *El paso del Cuatro Vientos* sobre el que el propio autor se justifica diciendo:

“El hecho está casi olvidado, pero los que éramos niños cuando se perdió el Cuatro Vientos, conservamos para siempre la ansiedad por encontrarlo. A mí me gustaba imaginar que el Cuatro Vientos nunca había caído y que seguía por ahí volando eternamente con Barberán y Collar a bordo. Aquí pasa casualmente, por el cielo de este cuadro.”

Entre los pintores españoles que dedicaron con sus pinceles a recrear la Aviación, no podemos dejar de mencionar al academicista gallego, Fernando Álvarez de Sotomayor. Su lienzo pintado al óleo titulado *La gloria del aviador*, representa el momento en que el cuerpo muerto y casi desnudo de un piloto es recogido por un ángel de formas un tanto femeninas -¿la gloria o la inmortalidad?- que llevando una corona de laurel en la mano derecha, parece ascenderlo a los cielos, al fondo, se ve un biplano *Breguet XIX*, que cae envuelto en llamas, luciendo en las alas el distintivo bicolor de la Aviación española; en la parte baja se abre una breve alusión al paisaje, en el que se ve un río.

Victoriano Pardo Galindo, pintor madrileño, uno de los más destacados representantes de la pintura figurativa tradicional en la década de los cincuenta del siglo pasado, nos ha legado los frescos de la bóveda del Salón de Honor del Cuartel General del Aire, donde demostró sus excelentes cualidades de dibujante y sus exquisitas delicadezas con el color, con el que se mostró un auténtico virtuoso. Entre los ocho grupos que constituyen un auténtico homenaje a la Aviación en general, elijo el que se advierte la inconfundible silueta del *Plus Ultra* y tras una montaña y un grueso árbol sin hojas, un gigantesco aparato de transporte civil y un helicóptero que vuelan sobre un puente de varios arcos que salvan el cauce de un ancho río (1956).

*Vuelo de la Paz* (1978), óleo sobre lienzo del pintor José Sánchez Carralero, muestra varias figuras infantiles a bordo de un globo. Ésta composición de rico colorido y acentuado expresionismo es la nota característica de éste artista leonés.

Entre otros artistas españoles, que nos han dejado obras pictórico-aeronáuticas podemos citar a Eduardo Úrculo, que con su *Época extraña* (1997), óleo sobre lienzo da una extraña mezcla de cómic y *pop-art*, materializada en una posición contemplativa del mundo por parte de sus personajes. También Ángel Mateo Charris con *El cuervo* (1997) composición que funde la historia de la Aviación con la literatura al recrear un helicóptero *Sikorsky VS-3000*, en el que sitúa un cartel con la expresión *Nevermore* (Nunca más) sacada del poema *El cuervo* de Edgar Allan Poe.

Desde que en abril de 1961, Jouri Gagarin efectuó la primera órbita a la tierra en una hora y veintinueve minutos, entró a formar parte de la Historia. Los artistas lo tomaron como modelo para sus retratos. Desde Picasso, Nadia Leger hasta el tríptico de Wukolow en 1981 dejaron reflejo de su personalidad en sus obras. También otros astronautas como Alexei Leonov (primer hombre que efectuó un paseo espacial en 1965) como Alan Bean (uno de los hombres que paseó por la luna en 1969) tienen un lugar en la historia de la aventura espacial y de la pintura.

Un artista francés Jean Cocteau nos ha dejado su visión del aire y del espacio. Pintó los grandes paneles de la exposición *Tierra y Cosmos* de París de 1958 y sobre ellos el mismo dijo:

“Muestro sin sombra de espíritu crítico la caída de Ícaro, los buzos del cielo. Muestro la curiosidad, la búsqueda, el ojo interior de los hombres. Muestro a Newton, Einstein y a Copérnico.”

Asimismo, otro francés Claude Mazier nos abre con su obra *La ciudad del espacio*, la vía de las experiencias de la ciencia ficción de Foss Bonestell o Moebius....); o la obra de Lucien Verdi *Viaje de boda* de 1959, donde nos muestra una auténtica nave espacial muy adelantada para la época, y que refleja en el óleo la visión de futuro del artista.

Terminaremos nuestra charla diciendo como el diálogo del avión con el arte ha demostrado que la máquina voladora en todas sus formas, incluyendo las futuras, ha pasado de sujeto pasivo en principio a muy activo rápidamente.

¿Qué tienen los artistas que han reproducido fielmente los grandes momentos de la historia aeronáutica y que fueron deslumbrados por los reflejos de la luz sobre la verdad?

Ni los unos, ni los otros se olvidan de que “las nubes doradas son de pacotilla” y que como decía Antoine de Saint-Exupéry no hay que trabajar sobre el avión sino por el avión. Este mismo aviador poeta continua diciendo: “ la ayuda de los dioses también es necesaria”. Y es ahí donde reside el milagro, el don del primer verso de poeta, el don de la primera visión de los iniciados, es decir, de la previsión.

El avión, medio privilegiado de transportar la emoción, que ha recuperado la línea recta del vuelo de los pájaros tiene ya su literatura. Pero su imaginaria es todavía incierta, es decir difusa.

Y es una pena, porque la iconografía del vuelo es infinitamente más rica de lo que se pueda pensar. Es por ello necesario divulgarla para llamar la atención y sacar de los museos y de las colecciones particulares el patrimonio histórico aeronáutico para compartirlo con el público no iniciado.

**SEGUNDA CONFERENCIA**

**EL HONOR DE LAS ARMAS**

**EN LAS POSTRIMERÍAS DEL SIGLO XVIII**

# EL HONOR DE LAS ARMAS EN LAS POSTRIMERÍAS DEL SIGLO XVIII

Por Miguel Alonso Baquer

*General de brigada del Ejército de Tierra.*

Las postrimerías del siglo XVIII supusieron para Europa entera un cambio muy profundo. Durante ellas se sitúan la Revolución Francesa, en lo político y la transición de la Ilustración al Romanticismo, en lo cultural. Respecto a las instituciones militares conviene reseñar una alteración notabilísima en los contenidos del sentimiento del honor. Nunca, por delante de los últimos años del Siglo de las Luces, se había hablado del honor de las armas, o del honor militar, o del honor de la Patria, tanto como se habló desde entonces.

Para España y para los Ejércitos Reales y para la Real Armada entendemos por postrimerías del siglo a su último tercio. Sirva como referencia cronológica inicial la promulgación de las Reales Ordenanzas de Carlos III. Para el resto de Europa tendríamos que pensar en las desapariciones de Luis XV de Francia, de Federico de Prusia y de Catalina de Rusia, cuyas fechas se superponen con las de las muertes, por ejemplo, del coronel José Cadalso (1782), del propio Carlos III (1788) y del general Ricardos (1794), muy poco anterior esta última a la del conde de Aranda (1798). Lo que tienen de común todas estas referencias personales es que ninguno de los personajes citados alcanzó a vivir en los días de la batalla de Trafalgar.

El periodo de tiempo que transcurre desde la Paz de París (1763) hasta la batalla de Trafalgar (1805) es, exactamente el que podría expresar mejor los límites de las postrimerías del siglo XVIII. Para nuestro objeto no es sólo el primer periodo histórico en el que tiene importancia el concepto de honor de las armas. Es también el periodo en que empieza a hablarse de la carrera de las armas, del militar de carrera y del sentimiento patriótico de los militares. Los pensadores que aluden al

patriotismo son también los que están más interesados, como Cadalso, porque el concepto de *honor de las armas* se adjunte al *sentimiento patriótico del militar*.

Me centraré en la tarea de poner de relieve un claro contraste entre lo que hasta este periodo finisecular había venido siendo el honor y lo que será este sentimiento desde el siglo XIX para los Reales Ejércitos y para la Real Armada. Las citas del coronel Cadalso puedo justificarlas recordando que en unas Jornadas recientes, también convocadas por la Comisión Española de Historia Militar para preparar la conmemoración de Trafalgar, le dediqué toda una conferencia en la que le calificué de claro antecedente del romanticismo militar y del patriotismo crítico. Cadalso, por otra parte, nació en Cádiz y murió en las laderas del peñón de Gibraltar, es decir, en el entorno inmediato al cabo de Trafalgar. Las referencias al conde de Aranda y al general Ricardos, aragoneses los dos, se explican por su doble vinculación con las Reales Ordenanzas de Carlos III y con la réplica hispana en el Rosellón a las pretensiones ideológicas de los revolucionarios franceses (1792-1795).

El sentimiento del honor venía siendo, sin duda alguna, una noción que acompañaba inexorablemente al fenómeno de la guerra y que determinaba los modos de ser y de operar de los miembros de los ejércitos de mar y tierra. Hasta tal punto puede verificarse esta conexión que hoy resulta frecuente la narración de efemérides en las cuales algún general en jefe (o algún almirante al frente de una escuadra) se supo forzado a contradecir los imperativos del arte de la guerra para dejar a salvo, tanto su personal honorabilidad como el honor de las armas de su propia Patria.

La literatura universal entiende que siempre se da un contraste entre los dictados de la conciencia del hombre de armas y la racionalidad del empleo de la fuerza armada puesta a sus órdenes. Nunca, sin embargo, se había subrayado tanto este contraste como se subrayó en el alborar del Romanticismo, es decir, en el entorno de la batalla de Trafalgar y de la consiguiente guerra de la Independencia. Napoleón mismo juzgó en su destierro de Santa Elena a la conducta del pueblo de España alzado en armas como adecuada a un hombre de honor. Y el grito que en septiembre de 1808 profirió cerca de Trafalgar en la bahía de Cádiz el general Prim para legitimar su pronunciamiento contra Isabel II fue el siguiente: ¡Viva España con honra! Del honor personalizado –patrimonio del alma- se pasa mediante un salto, al

honor colectivo de una comunidad de hombres (al honor de las armas o al de la nación).

Si tuviéramos la audacia de resumir la historia de los valores propios de los hombres de la defensa en cinco grandes eras (o épocas) diríamos que durante dos lejanos milenios hubo en el ámbito de las civilizaciones más antigua con antecedentes evidentes sobre la actual civilización occidental una era del “guerrero”; después – hacia el año 1000 de la era cristiana- se abrió la era del “caballero”; más tarde, entre el año 1492 y el año 1648, estuvo vigente la era del “héroe”; en tiempos más recientes (hasta 1808 por ejemplo) se implantó la era del “soldado” y desde esa fecha hasta nuestros días permanecemos anclados en la era del “militar”.

El “guerrero”, el “caballero”, el “héroe”, el “soldado” y el “militar” han experimentado muy diferentes vivencias respecto al sentimiento del honor. Son tan distintas entre sí que cuesta creer que se refieran al mismo concepto. Hubo, pues, hasta cinco formas de honorabilidad, con todo, algo análogas entre sí. Siempre se refieren a un paradigma o un modelo, a un ejemplo digno de imitación.

Comencemos por evocar la honorabilidad del “guerrero”. Los historiadores nos hablan de tipos humanos muy variados dedicados a la vida activa o militante, que actúan utilizando las armas a su alcance. Pero hay un elemento común que podríamos aplicar durante aquellos 2.000 años, -1.000 por delante de la era cristiana y otros 1.000 después de su comienzo en Belén. Me refiero a la hombría y, más precisamente, a la prestancia. La valoración del tipo de “guerrero” que existió desde David en Israel, Ciro *el Grande* en Persia o Sócrates en Atenas, pasando por los protagonistas varones de las epopeyas homéricas o de las historias clásicas hasta llegar a Rolando o al Cid Campeador se hace en aras de su disponibilidad en los momentos de peligro. La comunidad primitiva (o la medieval) admira al “guerrero” porque es el ser que reúne las mejores cualidades de la virilidad. Quizás, además de fuerte, será en adelante un ser arrogante o gallardo (como se dirá siglos más tarde). Se le rendirá el honor de ser recordado en monumentos y evocados con estatuas gracias a esa generosa prestancia. Si se analiza la razón de ser de su honorabilidad se descubre que casi siempre se le tiene por un ser que protege con eficacia a lo más delicado de su entorno familiar, a su madre, a su esposa, y a sus hijos. El honor del “guerrero” es, en síntesis, el honor del padre de familia.

Hubo un espectacular salto cualitativo hacia el año 1000 en el seno de la cristiandad, que es el que hizo posible un relevo en la admiración de las gentes hacia quienes portaban las armas. Ahora se considera que lo más valioso es la caballerosidad. El modelo en quien se confía para superar los trances difíciles es el del “caballero”. Jinetes, combatientes a caballo, catafractas y otros miembros cualificados de un orden ecuestre los había habido en las filas de los ejércitos desde la Antigüedad (en Egipto, Mesopotamia, Grecia y Roma); pero lo que predominará en la cristiandad (entre Carlomagno y Fernando *el Católico*) será otra cosa cuyo sentido viene acreditado desde la Iglesia. No es exactamente el noble de las diferentes cortes germánicas ni tampoco la aristocracia de los reinos cristianos. Se trata de una figura no noble que se ennoblece al hilo del acontecimiento de las Cruzadas, ante todo.

La figura del “caballero” nos habla de dignidad y de vergüenza mucho más que de prestancia y de hombría. Sus dos virtudes específicas serán la fidelidad y la lealtad. La consideración social hacia los miembros de lo que serán las *ordenes religiosas de caballería* dependerá de que verdaderamente éstos sean fieles y leales; nunca felones o traidores. Más que su éxito como hombres de armas importa su noble modo de ser hombres en una época insegura.

Ciertamente que el “caballero” en su vivir tiende al cuidado de su honorabilidad; pero no en tanto honor de las armas. La *Segunda Partida* de Alfonso X *el Sabio* camina por el otro lado.

“Leales conviene que sean en todas guisas los “caballeros” por tres razones, según los antiguos dijeron: 1) porque son puestos por guarda y defendimiento de todos, 2) por guardar honra de su linaje y 3) por no hacer ellos cosa porque caigan de vergüenza.”

Muy similar será la postura de Raimundo Lulio en el *Libro del orden de caballería*:

“Los “caballeros” tienen honor y señorío sobre el pueblo para ordenarlo y defenderlo... El “caballero” es un hombre elegido entre mil para tener el oficio más noble de todos... Así como la caballería da todo lo que es propio del “caballero”, así el “caballero” debe emplear todas sus fuerzas en honrar la caballería.”

Éste es el sentido personalista y estamental del honor medieval que se recoge por Américo Castro en *Hacia Cervantes* (1957 al narrar una anécdota protagonizada por Saladino (1138–1193). Una mujer cristiana le pregunta: ¿Cuál es la mejor cosa que el hombre puede hallar en sí que fuera madre y cabeza de todas las bondades? Y será la mujer quien pronuncie la respuesta que el musulmán Saladino no se atrevió a dar:

“La vergüenza, ca por vergüenza sufre el hombre la muerte... e por vergüenza deja el hombre de hacer todas las cosas que no le parecen bien, por grande voluntad que haya de las facer.”

Su contradictor, Claudio Sánchez Albornoz, en *España, un enigma histórico* para el mismo objeto –el honor- se desplazará de lo personal hacia lo colectivo (o popular). Nunca concederá a Américo Castro que el *caballero-villano* (o su escudero) pretendiera ser luego un antihéroe o un antípoda del “caballero”, que es lo que Castro había insinuado en *judíos, moros y cristianos*:

“El móvil del *Lazarillo* y de sus novelas análogas no es el heroísmo, sino el antiheroísmo, ya que el “pícaro” como personaje literario fue el antípoda del caballero andante, del alma enamorada, del místico y del conquistador.”

Sánchez Albornoz en *España, un enigma histórico* se olvida de decirnos donde estuvo la clave de la caballeridad estamental que, a mi juicio, nadie deberá atribuir a otra personalidad que a la de San Bernardo de Claraval en su *Loa a la Nueva Milicia*. Fue en el Concilio de Troyes donde se aprobó la regla de los Templarios y en su estela las demás reglas “cistercienses” de las otras Órdenes de Caballería. Pero don Claudio insiste en la primacía de lo colectivo sobre lo personal en cuestiones de honra. Y no dice nada sobre el voto o juramento religiosos en que se fundamentó la verdadera caballeridad en el siglo XI:

“La honra se vinculaba a la lealtad y al valor. Exige la fidelidad al ideal y a las empresas nacionales y al cumplimiento del deber frente a la comunidad, allí donde el destino hubiera colocado al español. Y a la par, requería el coraje heroico en la práctica de la lealtad y en el ejercicio de la misión personal de cada uno.”

Sánchez Albornoz se refiere con estas observaciones más bien al tránsito hispano que queda entre el paradigma del “caballero” y el del “héroe”. Lo hizo, incluso, estando algo orientado hacia el futuro paradigma del “soldado”. Y escribe:

“La honra se proyectaba por sendas muy varias sobre la vida de todos los hispanos. Todos estimaban mucho la *honra-jerarquía* y gustaban de acrecentarla; eran muy celosos de la *honra-homenaje personal* que ora recibían ora tributaban según los casos; cuidaban con pasión de ganar la *honra-gloria* en las batallas o en la vida pública y vivían siempre en guardia para conservar su *honra-fama*, para vengar su deshonor y restaurar su *honra-crédito*.”

La honorabilidad, como concepto, dará un nuevo salto en la realidad histórica a mediados del siglo XVII, que ni Américo Castro, ni Sánchez de Albornoz (ni antes Menéndez Pidal) subrayarán en lo más esencial. El paradigma del “héroe” había desplazado al paradigma de la caballería hacia 1492. El pensamiento se fijará sobre el príncipe, en los llamados espejos de príncipes o instituciones del príncipe cristiano. También en el *Príncipe* de Maquiavelo y en el *Héroe* y en el *Político* de Baltasar Gracián. La palabra clave es el homenaje debido a la excelencia. Todo se circunscribe como modélico al binomio de las virtudes del valor y de la abnegación que sean capaces de encarnar las personas del rey, del emperador o de las señorías. La caballería se supo entonces relevada por el heroísmo en cuestiones de honor. La honra, de momento, se mantuvo en brazos de la hidalguía y luego de la discreción, antes de imponerse totalmente como el paradigma de la milicia concejil en sus bases sociales. Desde finales del Siglo de Oro, en España, la literatura no dejará de referirse al soldado honrado de infantería como nuevo paradigma social. Se margina al heroísmo en cuanto tal porque se le ha identificado con el poder político.

Se pasó de Luis Vives, un humanista, para quien el honor era consecuencia, no afán, sombra de la virtud, a Francisco de Vitoria, un teólogo, para quien el honor era la distinción que se otorgaba o se hacía al que se distingue. Se sugiere por un dramaturgo, Pedro Calderón de la Barca, que la milicia no es más que una religión de hombres honrados y se precisa por un diplomático, Diego Saavedra Fajardo que “dar hacienda es caudal humano, dar honra es poder de Dios o de aquellos que

están más cerca de Él”. Lo reconoce, por una parte, Marcelino Menéndez y Pelayo, “El honor es el sentimiento de la dignidad personal, la altísima estimación de la naturaleza humana en el propio individuo”. Pero por otra, será Alfonso García Valdecasas, en pleno siglo XX, quien dará en la diana al definir la honorabilidad del “héroe” de este modo tan exacto.

“El honor expresa la relación del individuo con la sociedad cuya esencia y representación condensa el Rey.”

Entre Miguel de Cervantes, Pedro Calderón de la Barca y Baltasar Gracián, los tres juntos, testimonian la crisis del sentir caballeresco en don Quijote, tanto como la del ideal rural ético en el alcalde (ultrajado en su hija por un capitán) y la del horizonte heroico, al margen de las figuras discretas de Andrenio y de Critilo, ejes del *Criticón*.

“El honor llegó a ser vivido –escribe García Valdecasas- como un valor absoluto, como un precepto incondicional que marca inexorablemente el camino a seguir. El arte de Calderón es una grandiosa y heroica acción defensiva: sus dramas del honor luchaban por mantener enhiestas las reglas de la antigua moral.”

Lo escribe en su libro *El hidalgo y el honor*, una obra de mediados del siglo XX. El sentimiento del honor se había identificado con el ensimismamiento, y con la autoestima.

En realidad estamos, cuando muere sin sucesión Carlos II (1700), asomados al paradigma del “soldado”. Desde que se dijo que “aquí, la más principal hazaña es obedecer”, ya no se atiende tanto a lo que se dijo antes, como hazanoso sobre el “héroe”. Más allá de ella se situó don Quijote, un caballero, más bien. Nunca un cortesano:

“Una de las cosas que más debe dar contento a un hombre virtuoso y eminente es verse, viviendo, andar con *buen nombre* por las lenguas de las gentes impreso y en estampa”... “Le pareció conveniente y necesario (al ingenioso hidalgo) hacerse caballero andante así por el aumento de su *honra* como para el servicio de su *república*.”

No es fácil detectar la verdadera coyuntura de aquel cambio de paradigma que yo prefiero situar en 1648, la fecha de la muerte de Saavedra Fajardo y la época propicia al éxito de los aforismos de Baltasar Gracián que le siguió: *El Quijote* decía:

“De mí sé decir que después que soy “caballero andante”, soy valiente, comedido, bien criado, generoso, cortés, atrevido, blando, paciente, sufridor de trabajos, de prisiones, de encantos.”

Y no es fácil percibirlo, porque (a través del atajo de la hidalguía) se pasó de la caballerosidad al heroísmo y del heroísmo al ámbito de la solidaridad de hecho. Lo testifican los sucesivos títulos de los libros de Gracián, *Héroe*, *Político*, *Discreto*, etc...

*El Oráculo Manual y Arte de la Prudencia* nunca describe al “héroe” en tanto caudillo militar, como tampoco el Quijote será descrito por Cervantes de ningún modo, como capitán de una hueste. La honradez del “soldado” de la que se habla se inscribe entre las virtudes de la subordinación y de la disciplina. Y se disparan dardos contra los denominados hazañeros que falseaban una heroicidad de la que carecían, según el jesuita aragonés:

“Es la honra sombra de la virtud, que la sigue y no lo consigue; huye del que la busca y busca a quien la huye; es efecto del bien obrar pero afecto; decoroso al fin, diadema de la hermosísima virtud.”

Lo que hubiera sido un último libro de Gracián, *El varón atento*, se insinúa en esta crítica a los falsos hidalgos de su tiempo:

“Andan otros mendigando hazañas, *hormiguillas del honor*... Andan de parto, soberbios e hinchados montes y abortan después un ridículo ratón... Gran diferencia hay de los hazañosos a los hazañeros y aún oposición, porque aquellos, cuanto mayor es su eminencia, la afectan menos; conténtase con el hacer y dejan para otros el decir.”

La crisis del “héroe”, como paradigma bélico, está consumada. Se insinúa una correspondencia entre lo personal y lo colectivo:

“Depende también y mucho el salir un príncipe perfecto de la nación en quien moras... Naciones hay que echan a perder sus reyes y otras que los ganan... La eminencia real no está en el pelear sino en el gobernar.”

Era el caso de Fernando *el Católico*, para Gracián. Un ejemplo que Maquiavelo nunca calificará como característico de la caballería.

Y es que la sociedad de los *novatores* (que era la sociedad que encontró en España Felipe V al entronizarse en su Corte) quería unas Fuerzas Armadas –Ejército y Marina- servidas por honrados soldados propicios para las dos formas de obediencia de actualidad que serán la subordinación y la disciplina. Santa Cruz de Marcenado titulará el primer capítulo de las *Reflexiones Militares* (Libro I) *Virtudes morales, políticas y militares de un jefe de país y de ejército* hacia el año 1720. Da por supuestas las virtudes más sobrias de los componentes de las tropas. Le interesa recalcar que el jefe tenga talante y carácter. Apenas cita nombres de soldados sobresalientes. Ofrece muchos títulos de grandes capitanes y de reyes que son tenidos por héroes.

Entonces nadie denominaba *militares* a las personas de relativa autoridad que servían en las filas del Ejército, ni llamaba *marinos* a quienes conducían o gobernaban los buques de guerra. Había numerosos soldados y marineros a quienes no se les concede la obligación ni el deber de ser nobles todavía. Mucho menos se les otorga honorabilidad, aunque sí honra (honorabilidad). Las sombras de la picaresca, de la villanía (e incluso del bandillaje) planean sobre las tropas y se hace precisa una vigilancia severa de ellas a cargo del jefe de país o de ejército.

Ahora bien, en 1737, un oficial español traducirá del francés una obra pedagógica importante que había aparecido en París en 1727. Su título (largo por demás) podría reducirse a éste: *Instrucciones cristianas... con reflexiones históricas y morales acomodadas al uso de militares...* Es el primer documento que utiliza en castellano el vocablo “militares” con carácter sustantivo. Hasta esa fecha la voz “militares” era un adjetivo válido para definir o calificar unas operaciones, unas recomendaciones, unas ordenanzas, unas lecciones. Nunca para referirse a unos hombres de armas profesionalizados. En 1788 –recién muerto Carlos III- se reedita la obra con este título abreviado: *Instrucciones cristianas para militares*. Pero se abandona este rótulo

en una edición inmediata para retornar a lo más clásico: *Instrucción militar cristiana*. En 1815, su última edición, el título será todavía más sobrio y más abstracto: *Máximas e Instrucciones cristiano-militares*. No existe todavía el “militarismo” como realidad social fácil de ser condenada por los pensadores del “humanismo”.

No hay todavía firmeza en las denominaciones de las distintas gentes de armas. Las Reales Ordenanzas se ocupan por separado del soldado, del cabo, del sargento. También de los oficiales y de los oficiales generales finalmente. Otro tanto ocurre en la Armada del Siglo de las Luces (Almirantes jefes de escuadra, comandantes de bajel, etc...). Cada empleo tiene sus obligaciones particulares.

Habrà que llegar a las postrimerías del siglo XVIII para que Cadalso suplemente su divertida obra *Los eruditos a la violeta*, con un texto breve quizás escrito en 1772, pero publicado en Sevilla en 1790, ocho años después de su muerte, que se titula el *Buen Militar a la violeta*. Se hacen famosos en la prensa de Madrid (Correo de los Ciegos) los dicterios de quien (Ibáñez de Rentería) firma unas veces como *El Militar amante del bien público* y otras como *El Militar ingenuo*. La sociedad española (como la francesa) ya tiene “militares” cuyo paradigma no es el mismo que el paradigma del “soldado”. Aquí pesa mucho el rango, el buen nombre y el prestigio y aquí se abren paso tanto el sentimiento del honor como la virtud del compañerismo. Aquí se introduce la idea misma de “honor de las armas” y de honor militar (o nacional). Las *Cartas Marruecas*, según Cadalso, “tratan del carácter nacional, de cual es en el día y cual ha sido”. Cadalso busca las verdades útiles al servicio de su país, al que identifica como España y al que ama, desde su condición militar:

“Yo nací –añade- para obedecer y para esto basta amar a su rey y a su patria, dos cosas a que nadie me ha ganado hasta ahora.”

No se olvida por Cadalso la obediencia del “soldado” ni la religiosidad relativa al carisma regio o al ideal monárquico que se le supone al “militar”. Pero se introduce el patriotismo más allá de la disciplina como nueva virtud y se deja hueco a la conciencia del deber militar como suprema guía de conducta. Lo hubieran aceptado que ocurriera así Federico de Prusia y el mismo Manuel Kant, a pesar de su laicismo:

“No hay disciplina militar, ni ardides, ni método que infunda al soldado fuerzas tan invencibles y de efecto tan conocido como la idea de que los acompaña un esfuerzo sobrenatural y los guía un caudillo bajado del cielo.”

Cadalso habla del honor de “nuestras armas” (no del del soldado) y envidia a Francia porque –dice- “esa juventud de Francia, en medio de su superficialidad y arrebató, ha hecho siempre prodigios en servicio de su rey y defensa de su patria”:

“Cuerpos militares de esa misma raza, que ves, forman el nervio del Ejército de Francia; parece increíble que con todo el lujo de los persas tengan todo el valor de los macedonios.”

En *Ocios de mi juventud* se expresará por Cadalso una pesadumbre por la muerte del marino Jorge Juan y se formulará una queja de origen regeneracionista y patriótico: ¡tengo la cabeza llena de almirantes holandeses e ingleses!

En el tránsito de la admiración social que entonces se establecerá desde la figura del “soldado” para llegar a la figura del “militar” se descubren casi al mismo tiempo los nuevos conceptos de *honor de las armas* y de *amor a la patria*. Es Cadalso quien se da cuenta del cambio con cierta anticipación respecto a sus compatriotas. Y también respecto a sus compañeros en la milicia.

En las *Cartas Marruecas* un autor-narrador (imaginario) sueña que el propio Cadalso dará un paso al frente hacia lo que será el militar del Romanticismo y se acusa “el temor que los amigos de Cadalso tienen a que imprima una “pesadísima obra” titulada *Elementos del patriotismo*, (escrita) con la finalidad de “reducir a un sistema” las obligaciones de cada individuo del Estado a su clase y las de cada clase al conjunto”. Cadalso quería además componer hasta 58 epitafios en latín y en español y ponerlos en los correspondientes monumentos en honor de los principales héroes españoles. Y no alcanzó a hacerlo.

La recordada postura crítica de Baltasar Gracián, tan crítica hacia las falsas hazañas del héroe (renacentista) como hacia las vulgaridades éticas del soldado de la decadencia hispánica de su tiempo (barroco), había quedado impresa en la forma de unos aforismos contundentes. Estos aforismos interesaron más que al propio Cadalso a Voltaire en pleno siglo XVIII y luego en pleno siglo XIX, a Arthur

Schopenhauer y también a Friedrich Nietzsche. Los tres grandes escritores centroeuropeos usan y abusan del género literario magnificado por Baltasar Gracián. Pero lo hacen en dos tiempos, primero para desacreditar al honor todavía personalizado en un caballeresco combatiente de alto rango y segundo para modelar la nueva admiración al honor de las armas. La figura histórica en donde se reflejará el proceso de cambio será la de Federico de Prusia. Y se introdujo por fin como sujeto del “honor de las armas” al cuerpo de oficiales, es decir, a los militares de carrera, primero en Prusia y luego en Francia, todavía en vida de Carlos III.

Federico de Prusia, todavía Príncipe heredero de su padre, el *Rey Sargento*, había remitido años atrás a su gran amigo francés, Voltaire, una *Refutación del Príncipe de Maquiavelo*. Era una obra más cargada de filantropía que de ambición de poder. Es lo que, en su última versión en lengua francesa, se desvelará como el *Antimaquiavelo*, ahora sí, dándose a conocer quien era el autor. Voltaire cambió de opinión al hilo de los acontecimientos sobre las verdaderas intenciones de Federico. Y la censura final a su belicismo será lo que, a través de Schopenhauer, llegará a Nietzsche.

Antes de explicar el sentido de este cambio de valoraciones conviene caer en la cuenta de una gravísima y nada inocente equivocación del Federico joven sobre el significado del *Quijote*. El *Quijote* del ensayista prusiano, censor sin misericordia del tratadista florentino, es un “soldado pedante” al que se debe sustituir por el “militar servidor del Estado”. Dice en el capítulo XIV de la *Refutación* esta frase increíble:

“Un soldado resulta pedante cuando se doblega demasiado a las minucias más insignificantes o cuando se muestra fanfarrón y practica el “donquijotismo”. El entusiasmo de Maquiavelo expone a su príncipe a este ridículo... No quiere hacer de su príncipe sino un soldado única y exclusivamente: hace de él un perfecto *Don Quijote* cuya imaginación está colmada de campos de batalla, de baluartes, del modo como sitiar una plaza fuerte, de batallas, de postas, de fortificaciones. Me extrañaría que el autor no decida alimentarlos con sopas de vanguardia, con patés de bombas y con tartas de fortificaciones. O que no lo haga combatir contra los molinos de viento, corderos y avestruces, como el extravagante de Miguel de Cervantes.”

Resumamos lo esencial en la disparatada cita: quien iba para *príncipe*, según Maquiavelo, queda en *soldado pedante*, según Federico, porque con ese menú tan extravagante como alimento no había manera de alumbrar en los ideales de Cervantes un *militar eficiente*. El honor ya no es un atributo personal del “caballero andante” ni el de un grupo aristocrático, como había escrito en el capítulo III de la misma *Refutación*. Es el honor del cuerpo de oficiales en tanto servidores de una bandera que se alza:

“La verdadera gloria no se cifra sino en una conducta justa, en mostrarse humanitario y en ejecutar las destrezas bélicas únicamente cuando se trate de *nuestro honor*, de liberar a los pueblos oprimidos y de repeler la violencia... Porque sólo el miedo es capaz de contener a los hombres en lo tocante al crimen.”

Prescindamos de la grave incapacidad de Federico de Prusia para percibir la verdadera altura espiritual del Quijote de Cervantes y quedémonos de momento con las esperanzas que la *Refutación* despertó en Voltaire. Estábamos en 1740:

“Tengo para mí que al publicar este *Ensayo de Crítica sobre Maquiavelo*, rindo un gran servicio a los hombres. El ilustre autor de esta refutación es una de esas almas nobles que el cielo configura muy raramente para conducir al género humano hacia la virtud a través de sus preceptos y de sus ejemplos”... “El veneno de Maquiavelo está demasiado extendido y se hace preciso propagar igualmente su antídoto.”

En una obra de 1977, *La quimera del Rey Filósofo. Los dilemas del poder o el frustrado idilio entre la ética y la política* de Roberto R. Aramayo (que editó Taurus) se cruzan el sueño de Voltaire y la pesadilla de Diderot, el enciclopedista más puro. Ambas cosas se entienden como ajenas al honor aristocrático que Federico parecía repudiar siendo joven en beneficio de la disciplina.

En las cartas (muy numerosas) de Federico a Voltaire y en un primer libro suyo, la *Crónica de mi época* (1743), el Príncipe heredero escribe ilusionado:

“Confío en que la posteridad acierte a distinguir dentro de mí al filósofo del príncipe y al hombre honesto del político. ¿Acaso vale más que la población

perezca o que rompa su tratado un Príncipe? “El honor se halla por debajo del interés”. Un príncipe que cumpliera su palabra podría exponer sus Estados a enormes desgracias.”

El filósofo como Federico de Prusia se identifica todavía más con el hombre honesto que con el político, como Baltasar Gracián había propuesto al referirse al discreto, que no al cortesano o al gentilhomme. Pero no se goza en ningún “soldado honrado” porque -lo dice en el capítulo XII de la *Refutación*:

“Los soldados no provienen sino de la parte más vil del pueblo, de holgazanes... de libertinos... de jóvenes desenfrenados que se enrolan por mor del libertinaje. No sirven sino por ligereza. Presentan tan escasa inclinación y apego para con su señor como para los extranjeros.”

Federico II Rey, no nos engañará. El quiere en aras de la virtud alumbrar al “militar” por encima del “soldado”. Y exclamará dolorido: “¡Cuánto difieren estas tropas de aquellos romanos que conquistaron el mundo!” Y su amigo Voltaire le da la razón. “Federico anhelaba ocupar un rinconcito en el templo de la gloria so pretexto de servir a su Patria”. Pero no así, Rousseau, su rival:

“Su gloria y su provecho, he aquí su Dios y su Ley, pues piensa como filósofo y se comporta como Rey.”

Y mucho menos Diderot su enemigo, en *Páginas inéditas contra un tirano* (manuscrito de 1771):

“El rey de Prusia nos merece nuestro más ilustre odio.”

Lo que ha ocurrido entre 1740 y 1770 estaba claro para toda la Europa ilustrada y pacifista. En el invasor de Silesia y en el vencedor de tantos y tantos ejércitos (austríacos, franceses y rusos) no hay verdadera filantropía ni respeto a la palabra dada. No hay un “caballero”. No hay un “héroe”. No hay un “soldado”. Hay tanto un *Ensayo sobre el amor propio contemplado como principio de moral* (1770) como un *Diálogo sobre moral para uso de la nueva nobleza* (1770) escritos por él para así legitimar sus conquistas territoriales logradas sin el menos derecho.

Años más tarde, Schopenhauer (1788-1860) con una perspectiva histórica muy amplia, habrá percibido el cambio de naturaleza acaecido sobre la idea misma del honor en su propia Patria. Lo expresa en sus gracianescos aforismos reunidos bajo este título tan extraño. *Parerga y paralipómeno. Endemología o Aforismos sobre el arte de vivir*. El filósofo de la voluntad se sitúa fuera de la línea que ya había saltado desde la moral del “soldado” (ilustrado) a la ética del “militar” romántico. Y escribe contra la honorabilidad misma en estos términos:

“Si bien todos podemos aspirar al *honor*, esto es el buen nombre, sólo unos pocos, los que sirven al Estado pueden aspirar al *rango*. Y en cuanto a la *fama*, sólo la obtienen contadísimas excepciones. De aquí que se considere al honor, un *bien impagable* y a la fama, lo más sabroso que el hombre puede alcanzar, el *dorado toisón* de los elegidos.”

El pesimista que fue Schopenhauer lo dirá con suma claridad:

“Lo que uno representa, es decir, el valor que tiene nuestra existencia en la opinión de otros no es una condición esencial para nuestra felicidad. La *vanidad* es un olvido del fin para atender a los medios, es cosa igual que la avaricia.”

Nótese lo lejos que estamos a mediados del siglo XIX de la postura idealizada de Cadalso acerca del “militar” y de la posterior exaltación de la honorabilidad de las armas, que hicieron suya las Cortes de Cádiz, muy preocupadas por el pundonor de los mandos militares hasta el punto de proponerles nuevos códigos del honor y nuevos tribunales de honor. El pensamiento postidealista de Schopenhauer (y también el de Nietzsche) ironiza todo cuanto se relacione con el honor de las armas:

“El *honor caballeresco* se cifra en la opinión de que somos de temer porque estamos dispuestos a defender hasta el fin nuestros propios derechos. Dos cosas son, principalmente, las que diferencian la situación de los tiempos modernos de la que reinaba en aquella otra sociedad de la Antigüedad. Son el principio del *honor caballeresco* y la *enfermedad venérea* << “noble pareja de hermanos”.>>

La crítica de Schopenhauer engloba a la Edad Media del “caballero” con la Edad Moderna del “héroe” e incluso con la Ilustración del entorno del “soldado”. Su objetivo es el descrédito del honor militar. He aquí una muestra de su forma de argumentar:

“El principio del *honor caballeresco* de ningún modo puede ser originario, ni tampoco estar fundado en la naturaleza humana. Es, por lo tanto, artificial, una criatura de aquellos tiempos en los que se empleaban más los puños que las cabezas y en que los curas mantenían encadenada la razón. Con el advenimiento del cristianismo se suprimieron las luchas de gladiadores; más en su lugar surge la época del *duelo*. El *duelo* es un sacrificio cruel que se ofrece al prejuicio generalizado.”

Y añade el verdadero objetivo de su descalificación del sentimiento del honor en la versión colectivizada que se tiene sobre él en la Alemania del Kaiser:

“Para completar lo dicho debemos mencionar todavía el *honor nacional*. Se trata del honor de un pueblo entero en cuanto parte integrante de la comunidad que forman todos los demás... El honor de una nación consiste no sólo en la opinión que se haya granjeado de que se puede confiar en ella sino también en la opinión de que hay que temerla. El *honor nacional* reúne así el punto de honor burgués con el del honor caballeresco.”

Por último, Schopenhauer les hace recordar a sus lectores la idea de Vives que repitió Gracián; pero referida a la *fama*, nunca al *honor*:

“La *fama* es algo secundario, el simple eco, la copia, la sombra, el síntoma del mérito. Decía Milton –añade- que la fama, era última debilidad de las almas excelentes, es la espuela que pica a las almas nobles a despreciar los placeres y a consagrarse a intensos días de trabajo.”

Este salto descalificador del prestigio del “militar” que va desde el aprecio de Federico de Prusia al desprecio de Schopenhauer hacia los cuarteles no se dio en el periodo que desde las Reales Ordenanzas de Fernando VI, de Carlos III y de Carlos IV para la Real Armada y los Reales Ejércitos nos aproxima en España a la consolidación de las academias militares y de las escuelas navales. Se dio en la

España de Isabel II (1843-1868) porque aquí se tuvo un mayor respeto al concepto mismo de la pura honorabilidad como voluntad de perfección o de mejoramiento. Buen ejemplo había dado en 1767 el marqués de Alós (Palma de Mallorca) al escribir la *Instrucción Militar a sus tres hijos*.

“No blasoneis de acciones propias. Ya las publicarán los que las notaren y os darán honor. Porque en la vida militar no respira quien no aspira y sólo el honor adquiere honores; seguid la senda de la honradez inalterablemente. Toda acción de honor lleva el premio en sí misma.”

Es exactamente la misma idea que Vallecillo encontró en los borradores de las Reales Ordenanzas de Carlos III (1768). Se pretendió (y no se aceptó) que el artículo Primero rezara así:

“El soldado lo es para adquirir y actuará honor y fama a su persona y lustre y distinción a su familia.”

Contra lo que suele decirse, la honorabilidad no se le niega al soldado sin graduación ni siquiera en 1767, aunque se subrayará más cuando se hable mal del oficial cuyo propio honor y espíritu no le estimule a obrar siempre bien. Y lo que es más decisivo: se concluye el artículo 12 recordando quienes no serán aptos para seguir una carrera que se denomina la carrera de las armas por haber mostrado desidia y desinterés por señalarse al actuar... sin que su propia voluntad adelante cosa alguna... limitándose a cumplir sólo lo preciso de su deber.

Se cita al “espíritu y honor” y se inserta en el artículo 21 para oficiales la expresión que se echaba de menos en todos los artículos antecesores: el *honor de las armas*:

“Siendo atacado en su puesto no lo desampará sin haber hecho toda la defensa posible por conservarlo y dejar bien puesto el honor de las armas.”

Las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793 (Carlos IV) en su artículo 114 para el comandante de bajel. También se refieren al “decoro del empleo” para traslucir que hay verdadera profesionalidad militar en el oficio del marino de guerra: “actuará del modo que no padezca el decoro del empleo, *aunque se haga necesaria la corrección de la persona*”. Porque ya el artículo segundo del Título III del Tratado II se había atrevido a definir al “*espíritu militar* como un deseo de poner su vida a cualquier

riesgo en defensa de mi Corona y de mi Patria”. Lo más indecoroso –el deshonor- en el comandante de bajel sería el abandono del buque (artículos 146 y 153):

“No abandonará ni permitirá que la gente abandone el buque mientras haya probabilidad de mantenerse en él... Llevará la defensa hasta donde quepa en sus fuerzas contra cualquier superioridad.”

En el año 1768, –las Reales Ordenanzas de Carlos III- se ayuntan lo personal y lo corporativo. “Por la Fe, por el Rey y el respeto o triunfo de sus armas es obligación y gloria del espíritu exponer la vida al riesgo”. Para garantizar este ayuntamiento del honor personal y del honor de las armas “elijase –se decía en los borradores- para el mando a quienes, por las reglas que en honor, conciencia y crédito de su conducta, aseguren su acierto”. La expresión de la honorabilidad culmina en el artículo segundo del Tratado II del Título VI... “La reputación de su espíritu y honor, la opinión de su conducta y el concepto de su buena crianza han de ser los objetos a que debe mirar siempre”.

Tal era la situación española en las postrimerías del siglo XVIII y en los comienzos del siglo XIX respecto a la síntesis de honor y espíritu aplicada decididamente tanto a la conciencia solitaria del “militar” como a la fama conjunta de las “armas”. Desde entonces, la existencia de tribunales especiales que en cada caso valoren, según la sociedad (o el grupo profesional afectado), si hay o no delito contra el honor será un fenómeno tanto civil como militar y dará ocasión a que el *Código Penal*, vigente hasta hace unas décadas, en el orden de las calumnias e injurias, de la deshonra y del descrédito, reconociera la convocatoria de Tribunales de Honor para sancionar por lo civil “la conducta indigna no recogida ni en los Códigos ni en las Ordenanzas”. Es lo que el hispanista francés Bartolomé Bennassar en *Los españoles. Actitudes y Mentalidades* censurará con acritud digna de Schopenhauer, se entiende que en todos los casos y en todas las naciones incluida Francia:

“El Código del honor es un código independiente de toda moral del bien y del mal y cuyas únicas motivaciones seguían siendo los prejuicios sociales, el orgullo y la vanidad.”

Más coherente con las sensibilidades románticas del arranque del siglo XIX, el tratadista militar Muñiz y Terrones le dejará espacio al *Código del honor militar*, que es así como le denomina, para que dictamine:

“Sobre la moralidad, sobre la dignidad en el porte y sobre toda cuestión personal entre Oficiales, sobre las faltas que cometen aquellos oficiales que pierden el concepto entre los de su clase y sobre las acciones que, sin llegar a ser criminales dejan en cierto modo de ser virtuosas”:

Pero lo verdaderamente decisivo de la coyuntura a favor de la sustitución del paradigma del “soldado” por el paradigma del “militar” (que culminará con el ideal de la profesionalización de las Fuerzas Armadas) lo recogía a principios del siglo XX la letra del Himno de la Academia de Infantería... “Entonemos el himno sacrosanto del deber, de la patria y del honor” -se le enseñaba a cantar al cadete desde las filas de una formación.

En la excepcional oportunidad creada por la decisión de que fueran dictadas en 1978 unas *Nuevas Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas* por el Rey don Juan Carlos I aquella atmósfera del entorno temporal de la batalla de Trafalgar fue recogida y también depurada a sabiendas de que el sentimiento del honor, en tanto honor de las armas, podía ser mal entendido. Y en los artículos 1, 3, 33, 70 y 73 se dejaron las cosas en su sitio para eludir los errores.

Las Ordenanzas vigentes tienen por objeto preferente exigir y fomentar el *exacto cumplimiento del deber que está inspirado en el amor a la Patria y en el culto del honor*. El sentimiento del honor -inspirando se dice- en una recta conciencia, llevará al militar al más exacto cumplimiento del deber. El militar, -se decía “el jefe” en las de Carlos III- ante lo imprevisto, tomará una decisión coherente con los propósitos del mando y con la unidad de doctrina, *debiendo en los casos dudosos elegir lo más digno de su espíritu y honor*. Porque, -se añade- su vocación, honor y espíritu militar le impulsarán a obrar rectamente y a esforzarse a sobresalir por sus conocimientos profesionales, dedicación y conducta ejemplar. En definitiva, *el propio honor y espíritu es lo que estimula a todos, -al jefe y al subordinado- a obrar siempre bien*.

De hecho, se pasaba por alto la teoría sobre la honorabilidad que desde Schopenhauer en Berlín había pasado a Nietzsche en Turín y de éste a Segismundo

de Freud en Viena, adversa del todo a la idea misma del buen nombre de una colectividad de caballeros, héroes, soldados o militares. No se aceptaba en los estado mayores la insinuación condenatoria que aparecía en Viena (1927) en una novela corta de Arthur Schnitzler (1852-1931) titulada *Apuesta al amanecer*. Y que ha sido ofrecida a los lectores españoles hace unos pocos años como novedad.

La novela se centra en la figura de un alférez joven y nos ofrece una amarga reflexión sobre lo que llama los absurdos códigos del honor que, según el amigo de Freud (que era el también médico Schnitzler) rigen la vida de los militares. El alférez Wilhelm Kasda –podría haberse elegido el alumno de una residencia universitaria o el miembro de una fraternidad ideológica como protagonistas- se propone ganar a las cartas una considerable suma que un amigo ha desfalcado para sacarle del apuro en que se encuentra. Tras toda una noche de juego favorable en un casino arriesga sus ganancias y se endeuda sin remisión. Como quiera que las deudas de honor deben pagarse en un breve plazo de veinticuatro horas... finalmente, decide pegarse un tiro para salvar su honor.

Afortunadamente no se añade al trágico relato la hipótesis dramática de un duelo a pistola entre oficiales. Basta el suicidio para descalificar al honor de las armas porque se concluye:

“La vida del alférez, como la de tantos jóvenes entregados en cuerpo y alma a la carrera militar, no conoce otro propósito que seguir las convenciones de hombre de su estado y de su clase. Por eso se somete sin rechistar a las reglas del juego que le destruyen.”

La novela de Schnitzler comete una falacia. El juego de cartas estaba prohibido en el Ejército de Austria finisecular por los mandos a las órdenes del entonces Emperador Francisco José. Es la época donde sucede el relato. La decisión del alférez de acudir al casino para enmendar jugando lo que jugando había llevado al desfalco es del todo irracional. Y la situación creada no tiene nada de honorable ni procede de la honorabilidad propia del ejército. Procede de un error ajeno del todo al ejercicio de la carrera militar. Otra cosa sería si el argumento se centrara en una cobardía acaecida frente al enemigo o en una traición con documentos reservados de su propia patria o en una injuria a la dignidad del compañero de tienda de campaña. O en una

humillada derrota como la de Trafalgar de cuyas resultas por desgracia salió el suicidio del almirante francés Villeneuve.

El paradigma del “militar” -o del “marino” ya explicito como tal en las postrimerías del siglo XVIII, contaba en el XIX como ingredientes éticos, tanto con el sentimiento del honor como con la virtud del compañerismo. Esto era lo que le diferenciaba de los paradigmas que habían ido siendo relevados a lo largo de la historia, el del “soldado” subordinado y disciplinado, el del “héroe” valiente y abnegado, el del “caballero” fiel y leal e incluso el del “guerrero” pletórico de hombría y de prestancia. Pero ni el honor ni el compañerismo tienen nada que ver con sus más graves deformaciones.

**TERCERA CONFERENCIA**  
**LAS PRUEBAS BÉLICAS EN EL MARCO**  
**DE LA GUERRA EN LA MAR**  
**(1763-1805)**

# LAS PRUEBAS BÉLICAS EN EL MARCO DE LA GUERRA EN LA MAR (1763-1805)

Por Eliseo Alvarez-Arenas y Pacheco

*Almirante.*

## **A modo de introducción**

Es conveniente, preciso casi, orientar la mente –la mía, desde luego, y la de ustedes, oyentes circunstanciales de mi torpe palabra- hacia una época temporal y hacia un marco comprensor de historia de ese tiempo y de un acontecer bélico promotor en mucho de lo que acabó en ese hecho histórico. Tal época, ese periodo temporal, va ser el comprendido entre 1763 y 1805, entre el Tratado de París de la primera fecha y el combate de Trafalgar del año límite final. Vamos a tratar de definir –de aislar por su relativamente destacada trascendencia hacia el futuro- lo que procede acaso con intención acertada considerar como especiales “pruebas bélicas” referidas a un determinado entorno y enmarcadas en él. Tal entorno es, naturalmente, el de la guerra, y el marco, correspondiente ahora, el determinado por la guerra naval, por la guerra en la mar.

La guerra, cuando la hay con estado efectivo, es realidad activa en sí y constante en la natural coordenada temporal. Lo que ahora vamos a llamar pruebas bélicas son o pueden ser algo así como puntos o fases destacados en el plano de la guerra permanente, destacamento ese provocado por la violencia; por la violencia bélica en este caso. Tal violencia procede, por lo natural y general, de unas causas originales –no siempre bien averiguadas con certeza- y resulta en un conjunto de consecuencias (tampoco bien analizadas y aclaradas siempre). La guerra y las pruebas bélicas; la guerra naval y las pruebas bélicas en la mar. Eso es algo así como un cuadro, una pintura, un panorama especial. La guerra es el conjunto pictórico, el fondo sobre el que se refleja y descansa todo. Esa guerra no destaca por sí misma, pese a ser el fundamento de todo lo suyo de sus accidentes, pero es el fondo vivo sobre el que se proyecta todo lo suyo directamente y lo a ella referido con relatividad marcada. Las pruebas –estas bélicas pruebas que van a protagonizar de algún modo la exposición que empieza ahora- son en cierto modo los detalles

esos confirmados por su propia entidad, por la forma en la que ellos mismos se insertan en el cuadro amplio de la guerra general.

Al fondo, pues, de lo que nos va a distraer ahora está la guerra naval, la guerra en la mar, para ser mejor definidores de lo que esa guerra es. No es momento éste, ni lo es el tiempo ahora, de considerar en extenso lo que la guerra en la mar es, aunque proceda acaso recordar, brevemente y a pasar, el “porqué” y el “cómo” de esa guerra –“parcial”, por así decir- incluso en la guerra total que ayer se hacía por tierra también, y que hoy se admite que se hace asimismo en el aire. ¿Por qué se hace la guerra en la mar? La mejor respuesta es acaso la de que porque hay, y sigue habiendo a lo largo de la Historia, lo que se entiende por “comercio marítimo”. ¿Cómo y para qué se hace la guerra en la mar? Para defender tal comercio en lo propio y para desbaratarlo o anularlo en lo correspondiente al adversario. Por eso, en el fondo, es por lo que, desde la Antigüedad más remota, existen las marinas de guerra, que están para hacer la guerra en la mar... La guerra en la mar, claro es, la hacen esas marinas bélicas, pero éstas están y han estado siempre “movidas” por hombres, tanto manejadas en lo material como animadas en lo que pudiéramos llamar, sin exageración ni deformación de su entidad, espiritual de su ser.

La guerra en la mar la hacen en efecto los marinos: la piensan, antes de que la guerra llegue –lo que resulta ser el origen de la estrategia-; la preparan, antes también de que la guerra activa sea –lo que viene a ser fruto del pensar previo: logística al fin-; y la ejecutan, sobre el fundamento materializado ya de ese pensamiento y de esa preparación previos y persistentes siempre –lo que en la práctica entendemos por táctica- y, la ejecutan mediante, entre otras realidades, eso que aquí y ahora pretendemos entender por pruebas bélicas, que además de ser, como se acaba de decir, los detalles mejor marcados hacia el exterior del cuadro pictórico o panorama que la guerra en general y la guerra en la mar componen, son experiencias a las que en la guerra se someten esos “pensar”, “preparar”, y “ejecutar” que de los marinos y hombres de mar surgen ante la posibilidad, la probabilidad y la realidad ya hecha, de la guerra en la mar. Todo eso hacen los marinos, pero lo hacen, por así decir, con lo *corporal* suyo, con lo que han dispuesto –ellos y otros, como vamos a intentar señalar ahora- desde el pensar al hacer que la guerra exige: eso “corporal” son aquí, en concreto, buques que combaten y hombres que los dotan... Todo lo “corporal”, para ser eficazmente vivo y activo, ha de estar

“animado”, movido en lo inmaterial por algo así como una fuerza espiritual originada por un alma especial y definida. “¿Qué es esta alma?” “¿Cómo es?” “¿Quién la forma” y, por así decir, la crea?

Preguntas son éstas que requieren ponderado comentario. La última, la que persigue el quién, es la básica, el fundamento de las otras dos, de las que pretenden definir el qué y el cómo referidos al alma que anima lo corporal que hace la guerra en la mar. El quién que crea y forma el alma esa es, en apretadísima síntesis, el pueblo, la nación, pero lo hace como necesario impulso de la “mentalidad” que siente frente a su condición, a la condición, “geográfica” por así decir, del ser material en que su nación consiste. “Condición” aquí no es sino esa imposición que, nacida y fundamentada en lo geográfico circunstancial e inherente por tanto al ser nacional, recae indefectiblemente sobre todo ente nacional. Tal imposición hace ser a ese ente nacional conforme con la vitalidad influyente de la geografía sobre la que se sustente y que regula en lo material las relaciones de entendimiento del ente nacional con sus semejantes cercanos o remotos, relaciones esas que se sintetizan en el vocablo comercio. Teórica y prácticamente hay dos clases de condición: condición marítima y condición continental.

En la condición continental predomina la tierra en cuanto vía principal de las relaciones comerciales; en la marítima es el mar, lo oceánico, el factor dominante en la configuración material de esas relaciones de comercio. “Mentalidad”, ahora, es naturalmente la comprensión o el entendimiento por parte de los hombres que integran y animan el ente nacional, referidos una y otro a la esencia y a la radicalidad de aquel ser sobre el que la condición de impone. La mentalidad es una deducción que lleva de inmediato al “cómo” pensar y al “qué” hacer en el presente, y luego al *cómo* hacerlo en adelante con la vista puesta en el futuro... Estos qué y cómo hacer no son sino efectos de lo que se entiende por “Política”. La política –el político en singular y los políticos en amplitud natural- es y son el factor que está obligado a crear la mentalidad de la nación hacia el pensar de los hombres. El político, el que hace política, es quien ha de comprender primero la condición de lo suyo y de los suyos, para después, y en el vivir activo del presente, hacer llegar esa comprensión suya a los suyos para crear la mentalidad acorde con la condición de lo nacional, de forma que el pensar previo al hacer de la nación actúe por el camino adecuado hacia el futuro sobre la base de un presente adecuado y armónico.

Mentalidad; mentalidad de la nación y de sus hombres frente a la condición de lo suyo: pensar efectivo sobre lo que se es. La Historia en general, pero en especial y en particular la historia de cada pueblo, viene a ser –es de modo indiscutible- en mucho, fruto o resultado de su mentalidad referente también a su condición.

Algo largo tal vez haya sido este preámbulo, al que yo preferiría calificarlo de obertura, porque, como en lo musical –en la ópera especialmente-, contiene anticipos o sugerencias resumidas de generalidad amplia y sin calificación concreta. Tales son la guerra, la guerra naval, el hombre que hace la guerra y el cómo y por qué la hace; y algo más, acaso, que al contemplarse la obra entera cobrarán cuerpo relativamente amplio y forma definida de más clara y concreta expresión. Ahora pasaremos a enfocar el marco que, como se dijo al principio, va a llamar nuestra atención con referencia clara a un periodo temporal histórico y a lo bélico marítimo que le correspondió en su hora, en esa hora temporal. Vayamos a ello.

### **Marco histórico**

Se está en 1763, en la Paz de París, del 10 de febrero de ese año. Algo menos de un año antes, el 29 de julio de 1762, una fuerza del Ejército británico transportada por una escuadra, se apoderó de La Habana, mientras que en septiembre del mismo año otra escuadra inglesa tomaba Manila. Ambas acciones bélicas subrayaban de modo marcado la inferioridad en la mar de España; frente a Inglaterra desde luego. La Paz de París permitió a España recuperar La Habana y Manila a costa de devolver a Portugal la colonia de Sacramento y entregar La Florida a los ingleses. En compensación de esto último, Francia cedió la Luisiana a España. La Paz de París puso fin a una guerra de España y Francia contra Inglaterra y Portugal. España, pese a su alianza con Francia, era inferior en la mar –en la guerra en la mar- a Inglaterra, pujante ésta en lo naval desde mucho antes. Carlos III reinaba en España. Se ha dicho de él que llevó a la Armada a su más alto grado de potencia y de organización en el siglo XVIII; sin embargo, tal grado elevado no pareció haber llegado a alguno comparable con el de Inglaterra.

Cierto es, empero, que tras la Paz de París el Gobierno español inició un periodo de actividad destacada en el que se dedicó franca y señalada atención a la Armada y al comercio marítimo. La paz, no obstante, cesó circunstancialmente en 1765 al ocupar

los ingleses Las Malvinas, que cinco años después tuvieron que abandonar ante la falta de apoyo de Francia en contra de lo estipulado por el Pacto de Familia de 1761. Sin embargo, y pese a todo, España era muy poco en la mar, comparada, claro es, con Inglaterra, su máximo enemigo en ella. ¿Por qué?: hagamos un paréntesis breve para justificarlo.

Dije hace algún tiempo –en *El español ante el mar*”, 1969 –que:

“Se habla mucho del destino de los pueblos, de su misión, y de la trayectoria que describen para alcanzar aquél por medio de ésta. Misión y destino son en verdad determinantes fundamentales de la historia de un pueblo, pero no llevan en sí mismos la razón de su procedencia, puesto que una y otro tienen su origen en el primer determinante, el original, el que pudiera calificarse, con propiedad, de verdadero: la “vocación”.

Pues bien: el estudio del pasado de España, es decir, la consideración a distancia del “presente” de la España que acababa de hacerse, parece dejar claro que, finalizando el siglo XV, una voz dominante sugería a la nueva nación y el nuevo español en ella su procedente “misión” tras la Reconquista para cumplir el “destino” que insinuaba el futuro. Esa voz era la del mar. El mar indicaba a España que su condición ahora llegaba a ser “esencialmente marítima”, con lo que el mar empezó a sembrar en la joven nación la fértil semilla de la vocación. El mar hablaba a España con voz insinuante de “hacerse a la mar”, a ella misma, para lograr su destino. Y España oyó esa voz, comprendió su condición y empezó a sentir su ser ante el mar con “mentalidad” adecuada y “vocación” segura, y se “hizo” a la mar: descubrió un mundo nuevo. El Descubrimiento hizo que España “descubriese” también los océanos Atlántico y Pacífico. El descubrir el primero no fue el saber su realidad geográfica, pero sí contribuyó al descubrimiento de tierras nuevas. El Pacífico, descubierto desde tierra por Balboa en el año 1513, se hizo ver mejor para España y para Europa cuando la extensión del cuerpo de España coronó la empresa. La condición marítima – eminentemente marítima- de España fue comprendida hasta su raíz por los Reyes Católicos y por sus políticos, comprensión acertada que llegó al pueblo entero y cuajó arraigando en su alma. El español peninsular llegó entonces a sentir, a pensar y a entender la condición eminentemente marítima de su nación

relativamente nueva, y ajustó con certeza ese su impulso anímico para formar su “mentalidad”, francamente marítima frente a su condición.

Y llegaron los Austrias. El primer Carlos de España aspira al Sacro Imperio Romano y lo consigue en junio de 1519. El emperador mira a Europa; se implica en Europa. Las guerras del emperador en Europa con ejemplo de cómo pueden trocarse haciendas y recursos económicos de una nación y de un imperio ultramarino heredado, por la engañosa contrapartida que componen las hazañas militares terrestres y lo efímero de los resultados positivos de una gloria adquirida a tan elevado precio. Carlos I no representaba el sentir de España. Miraba a la Europa Central con mayor atención que el océano y al imperio ultramarino. No comprendió la verdadera condición de España y de su imperio, por lo que fue normal que su “mentalidad” perdiera “maritimidad” para derivar hacia lo continental. Carlos I ya tropezó con graves inconvenientes en los asuntos del mar. El Atlántico llamaba a todo marinero disponible. Los catalanes no eran ya lo que habían sido en la mar desde el siglo XV. La construcción de buques fue perdiendo tradición. ¿Qué hacer ante esos problemas? Con mentalidad naval se habría atacado el mar en sus raíces, pero no se supo hacerlo. Para los Austrias, Occidente es riqueza material, que se utiliza para pagar las guerras en Europa. El español por eso tuerce su mentalidad frente la invariable condición de lo suyo. Adquiere su mentalidad continental y se deforma con ella. Pese a todo, el mar para España seguía siendo *medio* para llegar al “fin”, pero no alcanzó a ser, como debiera haber sido, “fin” en sí mismo.

Felipe II trató los asuntos de mar con la misma minuciosidad que dedicó a otros menesteres. Mucha fue la acción de España en la mar durante su reinado, y muy diversa también la fortuna de sus Armadas. Ahí están Lepanto y el Canal, con el amargo periplo que rodea las islas brumosas en retirada. Sigue habiendo interior debilidad en hombres y en equipos, en mandos y en vituallas. Mirando a los españoles de la segunda mitad del siglo XVI frente al marco de la mar, cree hallarse el espectador ante gente desconcertada. Sin embargo, el pedestal del coloso hispano, el apoyo de su inmenso imperio, está en la mar.

Lo que contra él se alista –armas y fuerza exterior- nacen en astilleros con mirada a combates en la mar más que en tierra. Inglaterra, Francia y Holanda se disponen a combatir a España. España reacciona con Felipe II mediante programas de

construcción naval y de armamento general, pero eso es pura defensiva. Sin embargo, el *Rey Prudente* decide pasar a la ofensiva. Cuando ordena aprestar la Gran Armada se produce a sus espaldas el vacío de una nación, de un pueblo, que no reacciona con adecuación ya, porque desde varios decenios antes piensa ante el mar de modo erróneo. El desastre de la Gran Armada marca un punto decisivo en la historia de Europa. España, empero, no se anonadó en la mar, sino que, en parte, se recuperó de la derrota. Pero España, en realidad, fue vencida en la mar, y lo fue en mucho porque su pueblo se había despegado de ella, de lo marítimo, y no había llegado a darse al mar en convencido amante.

Los Austrias que siguieron al *Rey Prudente* hicieron muy poco para remediar el mal nacional. Sin embargo, no faltan hombres que buscan la causa del mal y que llegan cerca de su origen. Hay hombres que luchan y vencen en la mar: Brochero, Oquendo, de Toledo, nombre y hombres; voces que claman en el desierto y acción que, pese a todo, contribuyen a sostener, lánguido y jadeante, el cuerpo, grande aún, de España.

Y casi empezando el siglo XVIII advienen a España los Borbones. Con el primero de ellos llega lo que se incluye en la expresión “influencia francesa”. Los Borbones, como los Austrias no lo fueron, no son tampoco españoles. El siglo XVIII entra en Europa de la mano de Luis XIV, que puede pasar por símbolo ejecutor de las desventuras españolas. La desmembración del cuerpo hispano empezó con los famosos tratados de 1648. Después de Westfalia viene la Paz de los Pirineos. Francia se enriquece con la impuesta contracción de España. Ya se habían ido las Provincias Unidas; ahora les llega el turno al Artois y a Luxemburgo, así como a varias plazas de Flandes, del Rosellón y parte de la Cerdaña. España queda reducida a la península a islas adyacentes, a las Indias y a las posesiones de Oceanía. Pero acontece entonces en Europa un hecho capital: la comprensión de la filosofía del “poderío marítimo”, concepto bajo cuya bóveda, afirmada en los arbotantes del poder naval, yace segura y próspera fecunda la riqueza de un “país de mar”.

Y aquí se puede dar por esbozado en recuerdo aquel marco que está llamando y ha de llamar aún nuestra atención con referencia al periodo temporal histórico de 1763 a 1805 y a lo bélico marítimo que le correspondió en su hora. Como síntesis, y como

cierre del paréntesis abierto antes, podrá decirse que en 1763 España era una nación de condición eminentemente marítima que hacía el presente y la historia del momento con mentalidad claramente continental.

El 4 de julio de 1776 es el día de la declaración de independencia de Estados Unidos. Ello cambió de algún modo el rumbo de la política exterior de España. Se persiguió con él un desquite que anulara las ventajas británicas logradas en el Tratado del año 1763, considerando el ministro de Estado –conde de Floridablanca– como líder axial de su política, la aproximación a Portugal, a Marruecos y a Turquía, así como lograr cierta liberación de la supeditación de España a Francia. En esa línea, empero, Francia y España acordaron la Convención de Aranjuez de 1779, por la que Francia presionaría para que España recuperase Gibraltar, Menorca y otras plazas americanas. Se abrieron las hostilidades con Inglaterra y fracasó con intento de invadir Gran Bretaña mediante una fuerza naval franco-española, aunque en ese mismo año de 1779 tropas españolas del duque de Sotomayor y una escuadra al mando de Barceló sitiaron Gibraltar. Las operaciones navales se prolongaron y languidecieron porque Gibraltar resistió abastecida por una escuadra de Rodney, que derrotó a la fuerza naval de Lángara en el cabo de Santa María (1780). Y tal acción en la mar puede destacar, en cuanto a su entidad como “prueba bélica”, como la primera de las que aparecen, para el observador atento, entre 1763 y 1805. Se prolongaron naturalmente las operaciones en la mar.

Gibraltar seguía siendo con lógica razón el fin ideal de la estrategia general y concretamente naval española. Poco después de recuperar Menorca, en 1782, se intentó una vez más la conquista de Gibraltar, que estaba bloqueada por una escuadra de Luis de Córdova. Los esfuerzos fracasaron, entre otras cosas porque la marina inglesa era capaz tácticamente de seguir abasteciendo a la plaza. Después de una operación importante de abastecer a Gibraltar por fuerzas navales al mando del almirante Howe, fue éste interceptado en su regreso a Inglaterra por una escuadra combinada al mando de Córdova en cabo Espartel (noviembre de 1782), que puede ser considerado como segunda prueba bélica pero no muy relevante, aunque sus resultados no fueron señalados ni favorables para lo español. En Versalles, el 3 de septiembre de 1783, se firmó una nueva paz, por la que España recuperaba Florida y Menorca, los ingleses evacuaban Honduras y devolvían las Bahamas, pero Gibraltar seguía bajo pabellón inglés, pese a que ese Tratado lo

entiende alguien como un fracaso británico tras un siglo de éxitos... La paz dio lugar a que en lo naval español se pensaran, se decidieran y logaran serias mejoras en lo esencial. En el marco temporal en el que estamos (1763-1805) –después de la creación de la Academia de Guardias Marinas (1717), del Real Colegio de Cirugía de la Armada (1748), del Real Observatorio Astronómico (1753)- se fundó la Escuela de Ingenieros de Marina, en 1772, y el que, empezando a ser en 1770 Depósito Hidrográfico, fue más tarde, en 1799, Dirección de Hidrografía, etc.

Conviene acaso dejar consignados –aunque de pasada sea y aunque adjetivado esté y en relativa penumbra en el marco bélico sobre el que ahora se proyecta el pensar histórico- ciertos hechos relevantes, algo anteriores algunos y cronológicos otros: la expedición hispano-francesa para medir un arco de meridiano y determinar así la figura de la tierra (1735-1742); las comisiones creadas para mejorar la construcción naval en España; los estudios mayores en el Observatorio de San Fernando (1783); la reanudación de las expediciones geoestratégicas abandonadas casi un siglo antes; el viaje de Malaspina y Bustamante por los océanos Atlántico y Pacífico, con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, entre 1789 y 1794; y otras cosas más.

Pese a su franca dependencia de lo francés, y tal vez por ello, los primeros Borbones sintieron la necesidad de fomentar con intensidad comprendida la construcción naval, la industria militar y los recursos económicos que hicieran posible mantener la política expansiva en la mar –en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Pacífico- propiciada desde la llegada borbónica a España. Se habían creado los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, con sendos arsenales para la construcción de navíos de guerra. También en América –en La Habana y Guayaquil- se construyeron buenos buques, que gran parte de ellos se utilizaron en las flotas de Indias... De ese modo se llegó a la realidad indudable de que en el marco temporal en el que estamos –1763-1805- los barcos de guerra españoles destacaban por su valor material y eran comparables –y, en algo mejores en ese valor- a los franceses y a los ingleses.

La Revolución Francesa, que empezó en 1789, junto a políticas desacertadas de los Borbones españoles siguientes a Carlos III, vinieron a romper el mejor o peor llevado equilibrio europeo en lo precedente del siglo XVIII. La ejecución de Luis XVI de

Francia provocó la guerra contra la Convención por parte de Inglaterra y España. Una escuadra hispano-británica ocupó durante un tiempo Tolón, pero los franceses invadieron España por Cataluña y Vasconia en 1793 y 1795. Se firmó la Paz de Basilea en este último año y el Tratado de San Ildefonso en 1796. Con ello se entregó España sumisa a los dictados de Francia; eso provocó en mucho la guerra con Inglaterra ese mismo año, y el 14 de febrero de 1797 tiene lugar el combate naval de San Vicente –entre las escuadras de Jervis y de Córdova- desastroso para España. Fue este combate otra destacada “prueba bélica”, la tercera de las que van anotadas. Se agravó la guerra en la mar, y aunque en Tenerife fracasó Nelson y en San Juan de Puerto Rico (1797) lo hicieron los británicos al mando del almirante Harvey y del general Abercromby, ese mismo año tomaron los ingleses Trinidad y Menorca. La escuadra española del Océano mandada por Mazarredo, quedó bloqueada en Cádiz (1798-1799) y poco después en Brest (1799-1802), mandada ahora por Gravina. Se firmó en 1802 la Paz de Amiens. Gran Bretaña devolvía Menorca, pero España perdía Trinidad. Estalló de nuevo la guerra tras el ataque que en pleno periodo de paz sufrió un grupo de cuatro fragatas españolas al mando de Bustamante (1804), efecto, acaso, de la actitud hostil británica ante el convenio de neutralidad firmado por España con Napoleón.

La estrategia napoleónica tendía a la invasión de la Gran Bretaña, y estaba basada, lógicamente, en dominar navalmente el canal de la Mancha aunque fuera sólo en lo temporal limitado. Para llevarla a cabo se ideó en Francia una maniobra de diversión consistente en reunir fuerzas suficientes franco-españolas –las francesas del Mediterráneo con las españolas de Cádiz, mandadas éstas por Gravina- al mando de Villeneuve, para llevar a cabo un ataque sobre las posesiones inglesas en las Indias Occidentales y lograr así la atracción hacia poniente de la escuadra británica al mando de Nelson, apartándola de ese modo del escenario naval europeo. La idea estratégica consistía en que, si se realizaba lo pensado, la escuadra combinada debía volver a Brest, levantar el bloqueo al que este puerto estaba sometido, contar con la fuerza naval francesa liberada así y liberar también el Canal para hacer posiblemente fácil el paso de una potente fuerza expedicionaria de desembarco. El objetivo básico de la maniobra se consiguió en principio, con lo que Villeneuve decidió volver a Europa, pero al recalar en el cabo de Finisterre se encontró la escuadra combinada con una fuerza naval inglesa, al mando de Calder,

que tras un combate indeciso en general pero desfavorable a lo hispano-francés hizo que la escuadra combinada, en vez de llegar a Brest según lo previsto, buscará Cádiz como refugio antes de encontrarse con la flota de Nelson en la mar. Esta decisión de Villeneuve, según registra la historia escondida, hizo que Napoleón, airado, decidiera el relevo del almirante francés por su homólogo Rosily.

Después del fracaso de Finisterre la escuadra combinada, fuerte en lo material, estaba en Cádiz en espera de decisiones oportunas. Esto ocurría ya en 1805. Fueron los anticipos de Trafalgar, cosa que queda en consideración y en análisis bélico-navales para otra ocasión posterior a ésta. Quede aquí, sin embargo, la constancia de que el encuentro de Finisterre vino a ser una “prueba bélica” más –la cuarta en lo que nos ocupa ahora- que, antes de Trafalgar, destacó con cierto brío en el marco naval hispano de la segunda mitad del siglo XVIII.

Como resumen estricto de lo acontecido en la guerra en la mar entre 1763 y 1805 cabe dejar señalado –antes de recordar con relativo detalle las “pruebas bélicas” subrayadas- que nada en la mar fue real y prácticamente favorable para lo español. No hubo éxitos españoles en el marco bélico de la mar, y sí, en cambio, derrotas indudables, que malograron la política exterior de España y que la obligaron a permanecer en un segundo o tercer plano de relevancia frente a su destacado enemigo: Inglaterra. Porque Inglaterra o Gran Bretaña fue, en el periodo histórico considerado, el atractivo político-bélico de lo español aislado y de lo hispano-francés conjuntado o aliado en la segunda mitad de ese periodo. Como se ha querido recordar, Gibraltar, lo inglés por así decir, pendiente desde Utrecht, vino a ser el motivo de lo bélico-político español en su amplitud total y, especial y particularmente, en lo enmarcado en lo marítimo y en lo naval. Tras la alianza hispano-francesa, en la estela napoleónica, no fue marcadamente Gibraltar el objetivo español mejor marcado, sino que, a remolque de lo francés, se miraba a la invasión de Inglaterra.

Y bajo ese enfoque y sobre el plano naval delineado en lo anterior, cabe ahora, tal vez, considerar en suficiente detalle las tres o cuatro “pruebas bélicas” sugeridas a lo largo de la contemplación histórica de esos 40 años de la segunda mitad del siglo XVIII europeo.

## **Pruebas bélicas**

### *Combate naval del cabo de Santa María*

Se libró el 16 de enero de 1780. Gibraltar estaba asediada por tierra y mar desde junio del 1779; poco después se encontraba la plaza en muy difícil situación. Gran Bretaña preparó una expedición de socorro: víveres, municiones y refuerzos. Protegería el convoy una fuerte escuadra al mando de Rodney, quien después de arribar a Gibraltar debería alcanzar las Indias Occidentales. Madrid conoció con tiempo las intenciones británicas. Decidió interceptar a Rodney. La coalición franco-francesa procedió a alistar en Brest unos 20 navíos españoles y otros tantos franceses; se consideraba que Rodney no llevaría más de 25 navíos de línea. Pero por si los británicos conseguían evitar esa fuerte oposición se preparó una segunda fuerza naval de 26 navíos de línea españoles, de los que 16 estarían mandados por Luis de Córdova, quien iría desde Brest hacia el Estrecho, donde se le incorporarían diez navíos de los que bloqueaban Gibraltar al mando de Lángara. Esta segunda fuerza debería apostarse cerca de la entrada del estrecho para interceptar la derrota de Rodney caso de que eludiera éste la acción de la primera fuerza naval combinada.

Tales planes fracasaron, porque Rodney, con 21 navíos de línea y nueve fragatas escoltando el inmenso convoy se hizo a la mar en diciembre del 1779, antes de que se hicieran efectivos los proyectos hispano-franceses. Navegó hacia el golfo de Vizcaya y siguió el litoral portugués. El 8 de enero de 1780 atacó a un convoy español de unos quince barcos de transporte que, con un navío de 64 cañones, navegaba desde San Sebastián a Cádiz. Se apoderó el inglés de esa fuerza española. Siguió su plan y dobló el cabo de San Vicente hacia el Estrecho. Los españoles Córdova y Lángara se encontraron con grandes dificultades para concentrarse en fuerza. Fuertes temporales deshicieron los planes, obligando a Lángara a entrar en Cartagena para reparar daños y a Córdova a hacerlo en Cádiz para reparar averías. Lángara, una vez listo, salió al Atlántico para hacer frente a Rodney, temiendo encontrarse en inferioridad ante éste si Córdova no lograra la unión con él. Sus temores se hicieron realidad.

El día 16 de enero de 1780, estando Lángara con su escuadra casi frente al Cabo de Santa María, avistó a la gran fuerza naval británica: la escuadra de Rodney y el convoy. La escuadra estaba a unas doce millas de los españoles; la formaban 21

navíos de línea y nueve fragatas. Lángara no podía enfrentar a eso más que once navíos y dos fragatas. En bocas de fuego doblaba con exceso la escuadra inglesa a la española. Manióbró ante eso Lángara para evitar el contacto. Rodney, pese a esa maniobra, reducía la distancia. Lángara, por ello, decidió cargar la vela y arrumbar a Cádiz. Rodney ordenó a sus buques dar caza general. Sus navíos eran más veloces que los españoles: tenían sus fondos forrados de cobre, cosa nueva reciente que no habían adoptado todavía ni franceses ni españoles. A media tarde abrieron fuego los ingleses. El navío *Edgar*, de 74 cañones, cañoneó al *Santo Domingo*, de 74 cañones también. Poco después otros dos navíos ingleses hicieron lo propio, con tal intensidad de fuego que el navío español sufrió daños fortísimos que produjeron su voladura. Varios navíos de Lángara fueron alcanzados por los ingleses. Así fueron destrozados, luchando cada uno contra tres o cuatro navíos ingleses, el *Diligente* y el *Princesa*, ambos de 74 cañones.

El *Fénix*, insignia de Lángara, fue atacado –casi ya de noche- por el *Defence*, pero el español, con su fuego, le obligó a alejarse, pero se incorporaron otros navíos ingleses que reforzaron el ataque. Sin embargo, pese a la intensidad del fuego y dadas las pésimas condiciones impuestas por la oscuridad, por la mar gruesa y por la tempestad amenazante, el fuego inglés perdió alguna efectividad, pero creció en intensidad al unirse al ataque contra el insignia español otro navío inglés. Lángara resultó herido. El *Fénix* siguió combatiendo. Sin embargo, fue desarbolado y materialmente acribillado, por lo que tuvo que rendirse arriando el pabellón. Los ingleses consiguieron apoderarse del *San Julián* y del *San Eugenio*. Los restantes navíos españoles consiguieron escapar, excepto el *Menorca*, que, rodeado por tres navíos ingleses- uno de ellos el *Sandwich*, de 90 cañones, insignia de Rodney-, se vió obligado a rendirse también. De los 11 navíos de la escuadra española se perdieron siete, pudiendo los cuatro restantes llegar a Cádiz. El *San Eugenio* y el *San Julián* pudieron, con sus dotaciones rendidas, reducir a los destacamentos ingleses que los habían marinado, haciéndose así de nuevo dueños de sus buques, por lo que las pérdidas efectivas fueron sólo de cinco navíos: uno volado y cuatro capturados por los británicos. Pese al temporal, pudo Rodney, el día 18, pasar el estrecho sin oposición, fondeando en Gibraltar con el convoy intacto y llevando con él los cuatro navíos tomados a los españoles... Y ese fue el combate del cabo de Santa María, figura 1.

Eliseo Alvarez-Arenas

LAS PRUEBAS BÉLICAS EN EL MARCO  
DE LA GUERRA EN LA MAR  
(1763-1805)



*Eliseo Alvarez-Arenas*



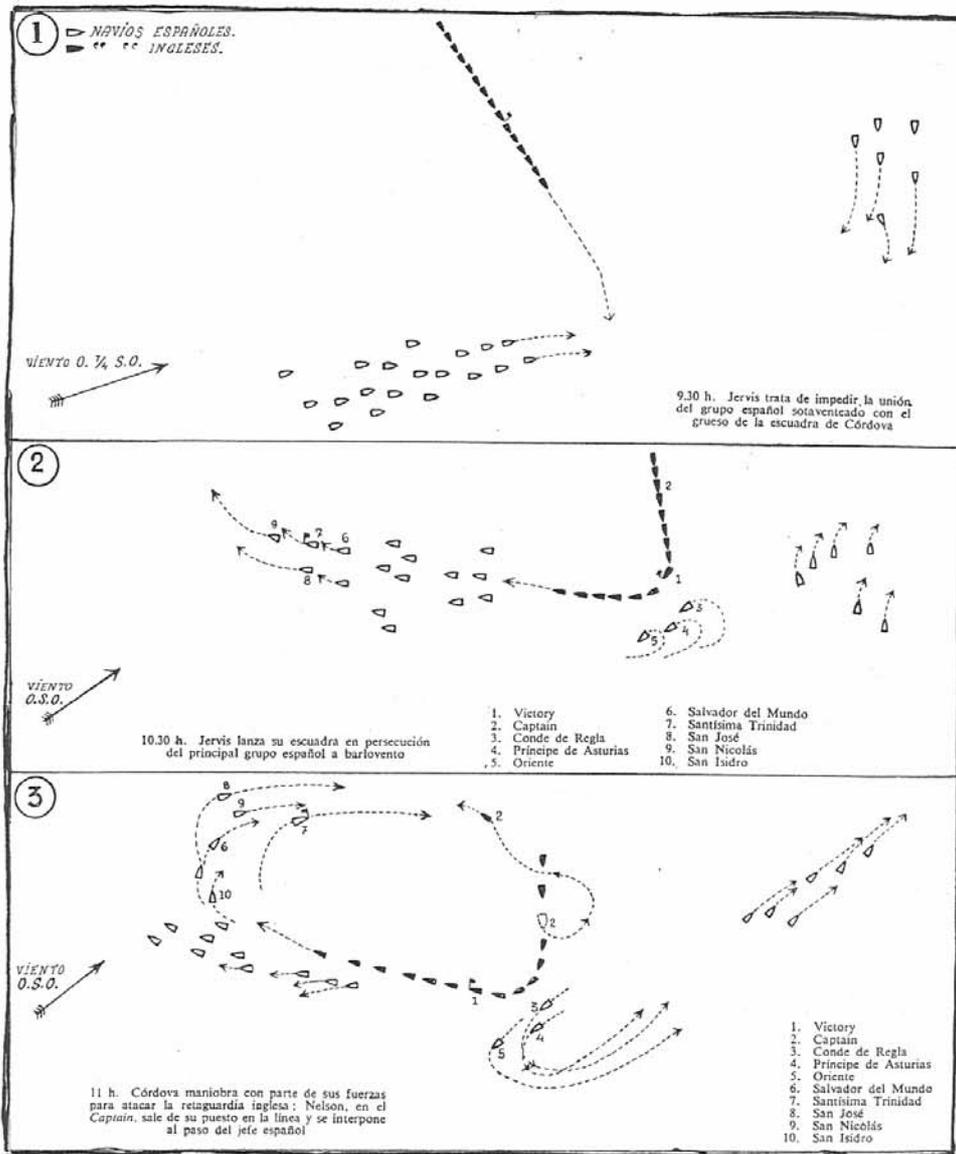
### *Combate naval del cabo Espartel*

El asedio a Gibraltar duraba desde mediados de 1779. Los ingleses llevaban tiempo ayudando a la plaza con convoyes y envío de fuerzas defensivas. Una fuerza de ese orden salió de Spithead al mando del almirante Howe con destino a Gibraltar. Una fuerza combinada franco-española al mando de Córdoba esperaba interceptarla en el estrecho. Tuvo que entrar en el Mediterráneo corriendo un fortísimo temporal del suroeste. Howe se mantuvo fuera del estrecho, por lo que su fuerza no sufrió daños serios. La fuerza de aprovisionamiento entró sin novedad en Gibraltar, aunque sólo parte de ella. La “escuadra de Howe”, con parte del convoy, entró en el Mediterráneo, ya que el almirante inglés se encontró con el contratiempo de verse obligado a quedar al este del Peñón, aunque pudo llegar a Gibraltar el 15 de octubre. El 19 salieron los ingleses con destino a sus islas. Luis de Córdoba había salido de Algeciras con su fuerza el día 13, compuesta ésta por 44 navíos entre franceses y españoles, y entró en el Atlántico. Poco al oeste del Estrecho se avistaron mutuamente la escuadra inglesa y la combinada. La inglesa, encontrándose en desventaja –34 navíos frente a 46 combinados- intentó evitar el encuentro. La combinada, teniendo a la inglesa a unas diez millas por su proa, decidió alcanzar a la retaguardia enemiga. A la altura del cabo Espartel la escuadra inglesa maniobró para combatir con los navíos franco-españoles más rápidos, confiando en la mayor velocidad y maniobrabilidad de los suyos.

La superioridad aliada era franca. Howe, por ello, quería evitar el combate decidido. Por la tarde del día 20 de noviembre, ya casi el sol en su ocaso, empezó el cañoneo por los buques de vanguardia, mientras Córdoba trataba de alcanzar la retaguardia inglesa para cortarla y combatirla con éxito. La maniobra no resultó. Llegó la noche, sin que nunca entraran en acción más de 32 o 33 navíos aliados contra treinta y cuatro ingleses. La realidad fue que la superior escuadra combinada no pudo o no supo de ningún modo aprovechar su superioridad numérica. Se rompió el contacto poco después de entrada la noche. Alguien anotó que las bajas sufridas fueron prácticamente iguales en cada bando: sesenta muertos y trescientos dieciséis heridos en la aliada, y 68 muertos y doscientos ocho heridos en la inglesa: datos irrelevantes en sí. El combate de Espartel no es en realidad más que una anécdota bélica con escaso relieve en el marco naval que se está considerando aquí.

### *Combate naval del cabo de San Vicente*

Tuvo lugar el 16 de febrero de 1797, entre una escuadra española al mando de Córdova y otra británica mandada por Jervis, en la que Nelson estaba como comodoro. En octubre del 1796 había declarado España la guerra a Inglaterra. La escuadra de Jervis tuvo que abandonar el Mediterráneo, pues Lángara, con la cuya, se hallaba cerca de él. La escuadra española, doble en navíos que la inglesa, pudo aniquilar a ésta, pero el almirante español no hizo sino arrumbar a Tolón, donde se le incorporaron doce navíos franceses más, con lo que su fuerza llegó a 38 buques de línea y a unos 20 fragatas, prácticamente el triple de las inglesas de Jervis. Éste maniobró para que se le incorporara Nelson, lo que ocurrió el 2 de noviembre. La escuadra de Jervis estaba ahora con 15 navíos y bastantes fragatas. Sintiéndose en inferioridad táctica, el almirante inglés navegó hacia el estrecho, entrando en Gibraltar el 1 de diciembre. El Mediterráneo quedaba así perdido para Inglaterra, figura 2.



# COMBATE DEL CABO DE SAN VICENTE

16-febrero-1797

12

El 30 de noviembre salió de Tolón la escuadra española, de 26 navíos de línea, con una fuerza francesa de cinco navíos que, al mando del contraalmirante Villeneuve, debía dirigirse a Brest.

El 6 de diciembre llegaba la fuerza combinada a Cartagena, donde quedó la española, mientras la francesa seguía rumbo al Estrecho. Atravesó éste sin oposición inglesa, ya que el temporal de levante les impedía salir. Madrid presionaba para que la escuadra española saliera de Cartagena con destino a Cádiz, ya que la escasa fuerza británica no podía ofrecer franca oposición. Salió la española de Cartagena el 1 de febrero del 97, al mando ahora de Córdova, pues Lángara había sido llamado a Madrid como ministro de Marina. Mandaba aquél la flota más poderosa armada por la Monarquía Hispánica en el siglo XVIII: 27 navíos de línea (entre ellos el *Santísima Trinidad*, el mayor del mundo), seis navíos, más de tres puentes, y 20 navíos de dos puentes, con nueve fragatas y dos corbetas... Llegó esa fuerza –excepto tres navíos que fondearon en Algeciras– al Estrecho el 5 de febrero, pero el temporal de levante la forzó con fuerza hacia las proximidades del cabo de San Vicente. Jervis había salido de Lisboa con sus diez navíos con rumbo al cabo, y allí se le incorporaron cinco navíos de refuerzo, con lo que su fuerza alcanzó ya los quince navíos, cuatro fragatas y dos corbetas.

La escuadra española de Córdova resultó desorganizada por el temporal durante varios días, pero el 13 de febrero por la tarde, cuando trataba de arrumbar a Cádiz, sus buques de descubierta señalaron la presencia de navíos al oeste. El español, conociendo la inferioridad de Jervis, no se preocupó de mandar el orden cerrado como prevención de un ataque enemigo. El inglés, en cambio, dispuso sus navíos en columna, procurando mantener esa formación durante la noche. El 14 de febrero amaneció con bruma, pero los ingleses navegaban en formación de combate, mientras que la fuerza española lo hacía dispersa y sin forma adecuada, ya que andaba en dos grupos informes muy desiguales: uno a barlovento, con 17 navíos, y otros a sotavento: éste fue el primero que avistó al enemigo. La escuadra inglesa iba ya en una larga línea de fila de 15 navíos, navegando hacia la separación de los dos grupos españoles que Córdova intentaba reunir. La intención de Jervis era impedir la reunión y atacar luego por separado a cada una de las dos partes españolas. Córdova maniobró para acercar sus dos grupos, mandando formar los navíos en línea, pero prácticamente estaba ya la cabeza de la escuadra inglesa alcanzando la

suya, por lo que los primeros grandes navíos de su grupo cayeron a sotavento del resto del grueso español y de la fuerza de Jervis.

Éste, en lugar de atacar a esos navíos sotaventeados, decidió hacerlo con el grupo mayor de los españoles a barlovento. Así pues, poco después de que el grupo desordenado de Córdova intentara maniobrar hacia la línea inglesa, Jervis lanzó a sus navíos en persecución de los españoles que ahora navegaban con rumbo noroeste... Se entabló el combate. El *Príncipe de Asturias* y el *Conde de Regla* cañonearon al *Victory*, al *Egmont* y al *Goliath*, mientras que otros cinco navíos ingleses perseguían al grupo de Córdova, formado ahora por catorce navíos nada más. La mayor parte de los navíos españoles, seguidos por la línea inglesa, formaban, más que línea, desordenada formación, y fueron incapaces de maniobrar para recuperar el orden. Los ingleses tomaron desde entonces la iniciativa en la maniobra táctica y consecuentemente en el ataque. El duelo artillero se intensificó entre españoles e ingleses. El *San José* y el *San Nicolás* se rindieron a los ingleses, así como el *Salvador del Mundo* y el *San Isidro*. Los ingleses trataron de apoderarse también del poderoso *Santísima Trinidad*, buque insignia español. Este navío, con muchas bajas a bordo, resistió, aunque fue desmantelado de dos de sus tres palos y perdió el mastelero de gavia, con lo que la vela impidió el funcionamiento de los cañones. Estuvo a punto de rendirse, pero se libró de ello por la llegada de varios barcos españoles de los sotaventeados al comenzar el combate. Tras estas desventuras, la fuerza naval española arrumbó a Cádiz, rompiéndose así el contacto entre ambas escuadras poco después de las cuatro de la tarde, después de cinco horas de duro combatir. Cuatro navíos británicos estaban casi destrozados por el fuego enemigo, y los españoles tenían aún unos veinte navíos, más de la mitad de los cuales no habían disparado ni un solo cañonazo, por lo que Jervis no pensó reanudar el combate.

Se dice que las bajas inglesas fueron de unos 300 muertos y heridos, mientras que los españoles hubieron de lamentar 1.284 bajas, de las que 600 correspondían a los cuatro buques rendidos. Y ese fue el, para España, desafortunado combate del cabo de San Vicente. El almirante Córdova y el segundo comandante de la escuadra española fueron juzgados en consejo de guerra y privados de mando en adelante. Jervis recibió el título de lord Saint Vincent.

## *Combate naval de Finisterre*

Se libró el 22 de julio de 1805. La maniobra de diversión franco-española hacia las Antillas, para regresar a Europa y proceder a la invasión francesa de Inglaterra, había tenido relativo éxito. La flota combinada de Villeneuve navegaba hacia el Canal. De tiempo antes bloqueaba El Ferrol una escuadra inglesa al mando de Calder. Otra escuadra inglesa, mandada por Cornwallis, bloqueaba también Brest y Rochefort. Conocedores los ingleses de la vuelta a Europa de la escuadra combinada, ordenaron la concentración de esas sus dos escuadras y que cruzasen el paralelo del cabo Finisterre en espera de interceptar la escuadra aliada. Calder recibió la orden el día 15, mandando los 15 navíos de que disponía, pensando que la fuerza de Villeneuve no llegaría a los 20. El 22 de julio, a media mañana, se avistaron ambas escuadras, estando los aliados a barlovento, a unas noventa millas al oeste del cabo Finisterre. Villeneuve ordenó formar línea de combate, constituyendo la vanguardia con los seis navíos españoles al mando de Gravina en el *Argonauta*. El centro y la retaguardia quedaron formados por navíos franceses. Las fuerzas en presencia eran veinte navíos de línea y siete fragatas frente a quince navíos y unas pocas fragatas inglesas. Al comienzo de la tarde se extendió la niebla. La escuadra británica se aproximaba a su enemiga de vuelta encontrada y por sotavento, con la intención de atacar a la retaguardia aliada para envolver gran parte de los navíos enemigos. Para evitarlo ordenó Villeneuve una virada en redondo, con lo que su vanguardia, formada por los navíos españoles, se vio directamente amenazada. La niebla se intensificaba.

A las cinco de la tarde comenzó la acción la acción artillera. La acción fue confusa, porque cada navío no veía más que a su oponente. Ambas líneas se desordenaron, dividiéndose en grupos; la oscuridad aumentaba la confusión. Mientras que un grupo de tres navíos ingleses se defendía contra otro de más navíos aliados, los españoles *San Rafael*, *Firme* y *España* cayeron ante la superioridad de la vanguardia enemiga. Algunos navíos franceses maniobraron en su ayuda. Consiguieron salvar al *España*, pero el *San Rafael* y el *Firme* tuvieron que rendirse tras sufrir grandes daños. La acción terminó al entrar la noche. Los aliados se mantenían a barlovento. Hasta la mañana siguiente no se percataron de la pérdida de los dos navíos españoles... Los aliados se mantenían a barlovento. Los aliados tuvieron cerca de 650 bajas entre muertos y heridos; los británicos menos de 200. La armada combinada pudo al día

siguiente atacar con la ventaja del viento a la inglesa para desquitarse de las pérdidas sufridas, pero Villeneuve maniobró sin intentar aproximarse al enemigo, con gran indignación de los marinos españoles, que querían vengar la pérdida de sus barcos. Tampoco los ingleses hicieron gran cosa por reanudar el combate. Y así concluyó el combate del cabo Finisterre.

### *Síntesis*

Vistas ya estas aquí llamadas pruebas bélicas, procede acaso considerarlas en común para deducir convenientes consecuencias que ayuden a la comprensión general de lo ocurrido en la historia del marco temporal en el que andamos. Estas pruebas bélicas han venido a ser algo así como experiencias destacadas en la vida de quienes –como en nuestro caso los españoles de la segunda mitad del siglo XVIII- hicieron la historia de España sobre el fondo de la guerra en la mar. Han venido a ser algo así también como puntos álgidos de una acción nacional enmarcada en la guerra y concretamente en la guerra en la mar. ¿Cómo podría concretarse en síntesis apretada el propio ser de tales pruebas?

Claro está que ésta, como cualquier opinión con referencia a toda realidad, ha de ser decididamente subjetiva, efecto de quien las haya estudiado, pensado luego y expuesto al fin ante otros que no sean precisamente ese quién individual. Por eso cabe aquí y ahora mi opinión particular. Para mí, esas pruebas bélicas que acabamos de ver con mayor o menos detalle, pueden ser calificadas de negativas para lo español. “Pruebas”, aquí, viene a ser algo así como lo que se “hace” en la vida –en la historia al fin- y se somete a la experiencia en la que participan otros, para alcanzar objetivos que ellas, en lo profundo, persiguen. Haber calificado de negativos tales intentos de hacer ha venido derivado de la apreciación de que los resultados de esas pruebas bélicas no pueden caber sino dentro de lo que se entiende con normalidad como “desfavorable”. Pero, ¿por qué esas pruebas han sido o fueron “desfavorables”, desfavorables para lo español, para España y para los españoles?

Este interrogante es –no hay que decirlo con detalle ni con demostración expresa- de muy difícil solución, como lo son todos aquéllos, de cualquier orden, que persiguen el conocimiento decisivo de un porqué. Sin embargo, en el caso en el que

estamos, alguna razón de tal porqué, si no toda ella, puede derivarse de la deformación de la mentalidad hispana –ya recordaba en la introducción de este estudio- frente a la condición del físico ser de su nación: de España. Tal deformación –ha quedado dicho- se inició con los Austrias y se prolongó con los Borbones. Lo deforme se hizo “nacional” con generalidad amplia. Sin embargo, no faltaron, ni con unos ni con otros, voces de marinos españoles en el ámbito de la política, de hombres de mar de España, que llamaron la atención, de quienes quisieran oírles, hacia las negativas consecuencias de tal deformación. No fueron oídos; algunos de ellos fueron incluso apartados de su hacer nacional. La mentalidad continental de la España eminentemente marítima de condición prevaleció con pujanza en el hacer hispano. Por eso, por tal sentir y pretender hacer de unos pocos no logró influir en la política hispana del momento –política del presente, siempre hacia el futuro-, ni, en consecuencia, hacer acertadamente la historia –pasado y futuro también.

Y así se navegó con rumbo Trafalgar.

## **Epílogo**

Acaso convenga, para concluir, volver la vista atrás sobre lo dicho acerca de la historia del espacio temporal de 1763 a 1805 con objeto de deducir consecuencias que subrayen de algún modo concreto y eficaz la comprensión de lo mejor o peor expuesto aquí sobre las pruebas bélicas de ese periodo en el marco de la guerra naval... Se han visto con cierta cercanía esas pruebas bélicas en el marco de la guerra en la mar, pero que, natural y casi obligadamente, se proyectaron sobre la historia de la Marina y de la propia España. Han venido envueltas –con la lógica subjetividad que se aferra a toda contemplación de lo histórico en general y de lo naval en particular- en un velo tejido tal vez de pesimismo. La verdad es que lo repasado en concreto aquí no da pie a pintar con tintas optimistas. Se han trachado de negativos y desfavorables los resultados de esas pruebas bélicas, y es que muy difícilmente podrían ser calificadas de otro modo. España estaba en esa segunda mitad del siglo XVIII en decadencia relativa a su respirar histórico –y, sobre todo, naval- de los años del Descubrimiento del Nuevo Mundo y de pocos decenios siguientes. Quedó reseñado que gran parte del decaer ese debió de tener mucha de su razón causal en la derivación del pensar del pueblo hispano, por la política de los Austrias primero y los Borbones después, hacia el ejercicio de la mentalidad

continental frente al indiscutible e inalterable factor de la condición eminentemente marítima de España. Considerando en este final concluyente esa insinuada razón causal, no cabe sino admitir la veracidad histórica de su fundamento. La verdad –al menos la subjetiva mía- es que el resto de la historia de España, desde 1805 a nuestros propios días, deja en suficiente y sobresaliente relieve el hecho de que España es una nación de condición esencial y eminentemente marítima con mentalidad marcada y señaladamente continental.

**CUARTA CONFERENCIA**

**MATERIAL NAVAL EN EL SIGLO XVIII.**

**LAS PRUEBAS DE MAZARREDO**

# MATERIAL NAVAL EN EL SIGLO XVIII

## LAS PRUEBAS DE MAZARREDO

Por José M<sup>a</sup>. Blanco Núñez

*Capitán de navío.*

Desde el día 21 de mayo de 1743, en el que don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, entró a servir las Secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias (cuatro de las seis entonces existentes, Estado y Gracia y Justicia son las dos que faltan), hasta el día 17 de noviembre de 1795 en que dimite, asqueado por el *affaire* Malaspina, el baylío frey don Antonio Valdés y Fernández Bazán, es decir en 52 años, la Marina tuvo cuatro ministros, eso dos más el baylíos Frey don Julián de Arriaga y don Pedro González de Castejón, marques González de Castejón. Curiosamente de esos cuatro ministros tres eran solteros, dos por razón de su estado religioso, Arriaga y Valdés que eran bailyos Freys en la venerable Orden, y el que queda, Castejón, casado y sin descendencia. Cosa más importante que la soltería es que, según el almirante Pavía y contestado por Vargas y Ponce, tanto Arriaga como Castejón designaron, antes de fallecer, a sus relevos. Según Vargas y Ponce en alguno de los nombramientos funcionaron las intrigas palaciegas del *valet de chambre*” de Carlos III, Pini, que por otra parte parece era bien honrado.

En el mismo periodo tuvimos tres ingenieros Directores de Construcciones Navales (tres DICs como hoy decimos), don Jorge Juan y Santacilia, el francés Gautier y don José Romero Landa, hubo un cuarto ingeniero, don Julián de Retamosa, que mejoró el sistema de construcción del último citado a partir de 1790, estas personas fueron las que condujeron a la Armada borbónica a su apogeo, que se produjo en el año 1793, cuando contábamos con 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas y 436 menores.

Tengo ahora que detenerme en las “peleas”, que adornaron la vida de la Armada, desde su renacimiento orgánico del año 1717 hasta agosto de 1800. Patiño diseñó

dos Cuerpos para manejar la Armada, el de Oficiales de Guerra de la Real Armada, poco más tarde general de la Armada, y el del Ministerio, es decir el de la Administración. Para uno la mar y la guerra, para el otro el material en el más amplio completo y total de los sentidos. Para uno el desarme y la media paga en tiempo de paz, para el otro las casas de la Intendencia, Veeduría, Pagaduría, Almacenes, Montes, Astilleros y Arsenales, con Jurisdicción propia a bordo y en tierra sobre el personal de la Maestranza y la matrícula de mar. La vida militar de la Armada se debería regir desde la Dirección General de la Armada que, durante casi todo el siglo, era anexa a la Capitanía General de Cádiz. Contra este estado de cosas, se rebeló y luchó a muerte el Cuerpo General, a la cabeza del cual figuraba el marqués de la Victoria, enemigo declarado de Patiño desde la visita a Cádiz de Felipe V e Isabel de Farnesio allá por el 1728. Arriaga fue el primer ministro que no procedía del Cuerpo del Ministerio, aunque se había destacado como administrador, notablemente en la Gobernación y Capitanía General de las provincias de Venezuela, y don Pedro Castejón y Salazar, enseguida marqués González de Castejón, el primero que llegó a ese puesto habiendo sido guardiamarina. El final de la pelea demuestra a las claras la lucha por el fuero pero también la del huevo, vean sino el decreto de 25 de marzo de 1800, que disponía la incorporación al Ministerio de Hacienda del Cuerpo del Ministerio de Marina:

“Cesará (el Cuerpo del Ministerio) en el mando de todos los gremios o matrículas de la gente de mar que hasta entonces había tenido, el cual pasaría al Cuerpo General de la Armada, cuyo personal tendría para premio de sus servicios este número de destinos decorosos.”

La segunda pelea importante de tener siempre presente fue la del generalato de Marina *versus* el de Tierra. La Armada nació, como gustaba de decir un erudito almirante que fue director de esta Casa y ya desaparecido de entre nosotros, nació de un “golpe de Estado” pues las primeras Ordenanzas “Provisionales” y únicas durante 30 años, las de Patiño, ordenaban equiparar la escala de oficiales del recién nacido Cuerpo de Guerra de la Real Armada a los de Infantería del Ejército, pero parándose en capitán de navío-coronel, al llegar a los generales disponía que serían en un todo igual a los de mis Reales Ejércitos, que los uniformes serían idénticos (de eso solamente queda la faja roja y las palas de verano de nuestros almirantes y en los uniformes de gala de algunos generales contemporáneos que adornan los

muros de esta casa podrán comprobar lo que estoy diciendo) y que llegando el caso de concurrir a una función de armas generales de Tierra y de Mar, el más antiguo de los presentes tomaría el mando, de ahí que Gravina mandase las fuerzas de ocupación de Tolón en 1793. El tratamiento de “mi general”, para los almirantes, perduro en la Armada hasta finales de la Guerra Civil última, y dicha palabra almirante, por haber sido introducida, como empleo militar, por la Gloriosa, estuvo mal vista durante muchas décadas. Por lo tanto nacimos más conjuntos que nadie, pero no funcionó bien. Así como Castejón, a pesar de lo que dicen algunos autores, se llevó relativamente bien con O’Reilly cuando la expedición a Argel (1775), la pelea De Casa Tilly con Ceballos, cuando la del Brasil (1776), terminó con consejo de guerra para el primero, el marqués del Socorro se vio atacado por el clan Gálvez por lo de Pensacola (1781) y tuvo que sufrir la humillación de salir detenido de su insignia en Cádiz cuando regresó victorioso de América, don Buenaventura Moreno se llevó a matar con el duque de Crillon en la toma de Mahón (1781), más dolorosas todavía fueron las peleas durante el Gran Sitio de Gibraltar entre los generales de ambos ramos que resultaron desastrosas. ¿Espíritu de Cuerpo, celos, envidias, rivalidades...? Quizás un poco de todo, seguramente la orgánica inicial nació demasiado “moderna” para el espíritu de la época.

### **Los planes de Ensenada**

Todo plan naval nace, o debe nacer, de una formulación estratégica, de un proceso de la decisión que lleve a concretar la misión de la Armada, del cual arrancará una determinación de necesidades que disparará el ciclo logístico. Pues bien, cuando Ensenada llegó al poder, y vaya que era el suyo importante, definió un sistema disuasorio conocido entonces como la “paz armada” en el que propuso a Su Majestad contar con:

“Un Ejército que sumado al inglés fuese como el francés y una Armada que sumada a la francesa fueses como la inglesa”.

De ahí dedujo o determinó las necesidades, para el Ejército: 100 batallones y 100 escuadrones, y para la Armada 60 navíos de línea, 56 fragatas y multitud de menores, como vemos cifra rebasada ampliamente en el año del apogeo.

Y, puso manos a la obra, en el año 1748 proponía al Rey:

“...el armamento de seis bajeles para emplearse contra moros (a la sazón enemigo permanente en el Mediterráneo, como lo es para el marino en todo tiempo la mar), el de ocho, que son indispensables para que exista parte en la América y lo demás vaya y venga de ella a España; la construcción de seis navíos anuales en Ferrol, Cádiz y Cartagena y de tres en La Habana, y la fábrica del arsenal de Ferrol, cuyo departamento debe ser por su situación el más considerable...”.

Las ideas estratégicas de Ensenada son, como ven, de meridiana claridad, estando Ferrol en el lugar ideal, en época de propulsión eólica, para cortar las derrotas del canal de la Mancha al Estrecho o a Canarias (a donde había que bajar a buscar los alisios, como hizo Colón, para ir a América) y permitiendo su ría grandes concentraciones con gastos de defensa baratos debido a lo angosto de su canal y a su lejanía de la frontera portuguesa (para los medios de comunicación de entonces, casi inexistentes por tierra), servía tanto para contrarrestar la amenaza del inglés como la del francés.

Su plan requería, además y como siempre, la selección de las personas idóneas que lo pudiesen ejecutar y contar con los medios materiales para ello y, como no disponía ni de una cosa ni de la otra, en la medida grandiosa que el preveía, lo primero que hizo fue enviar de comisión a los recién llegados de América, que habían participado en la medición del arco de meridiano, los sabios tenientes de navío don Jorge Juan y Santacilia y don Antonio de Ulloa y de la Torre Guiralt para que estudiasen por toda Europa los sistemas de construcción naval, sus astilleros y los arsenales. Juan se fue a Londres y Ulloa recorrió media Europa.

En Londres, Jorge Juan, casi a lo James Bond, además de estudiar todo lo que cayó en sus manos sobre construcción naval, comprar libros e instrumentos y visitar astilleros y arsenales, fichó a constructores navales ingleses y, con ingeniosos procedimientos y con riesgo altísimo de haber terminado con sus huesos en la Torre, los envió vía Oporto para que se distribuyesen por los tres Departamentos, Guarnizo y La Habana.

Lo existente entonces en las cabeceras de los Departamentos diseñados por Patiño, no servía para acometer el vasto plan de construcciones diseñado por Ensenada,

por lo que la originalidad fundamental y la valentía del mismo radicó en haber arrancado el programa de construcción naval y el de astilleros y arsenales al mismo tiempo.

En cuanto a ubicaciones de los nuevos arsenales, en Ferrol se pasó de La Graña a Esteiro, en Cádiz se abandonó Puntales a favor de La Carraca y en Cartagena se dio el visto bueno para que el arsenal se construyese en la desembocadura del Benipila y no en la laguna del Armajal, donde lo había soñado el marqués de la Victoria. Los tres magnos arsenales, orgullo del raciocinio enciclopedista, La Habana, que hasta entonces había sido el astillero que producía más para la Real Armada, que se mejoró, y Guarnizo que, con gran oposición de los santanderinos, se fue gradualmente traspasando a Ferrol, van a construir, hasta la caída de Valdés los navíos que pueden verse en los cuadros nº 1, 2, 3 y 4, pp. 00-00. Los arsenales, nuevo concepto de establecimiento naval, que hoy llamamos bases, incluían la construcción, armamento, aprovisionamiento, reparación y desarme de los navíos con vocación de autosuficiencia y sin recurso alguno al *outsourcing*, aunque bien es verdad que muchas empresas nacieron a su abrigo, como la metalúrgica de Sargadelos, luego famosa por reconvertirse en fabrica de loza, como la minería de carbón asturiana auspiciada, proyectada y estimulada por la Real Armada para conseguir combustible barato para las fabricas de cañones de Liérganes y La Cavada, o como la fabrica de planchas de cobre de Jubia, en el fondo de la ría de Ferrol.

Los magnos arsenales se comenzaron a construir.

## FERROL

En el año 1726, Patiño ordenó construir La Graña. El 14 de enero de 1750 se aprobaron los planos del jefe de escuadra don Cosme Álvarez para Esteiro y el arsenal vecino y, al día siguiente, se dio la orden para construir una dársena capaz para 70 navíos, diques secos y demás dependencias. Las gradas de Esteiro estaban listas en el año 1751. En 1752, se ponen las quillas del “apostolado”. Terminaron las obras del arsenal en 1785.

## LA CARRACA

Comenzada con Patiño (1721-1729) en 1724 se traslada a este lugar el astillero de Puente Zuazo. En el año 1750 se inicia el gran proyecto de Ensenada, en 1752 se ordena cerrar Puntales y trasladar todo a La Carraca; se amplió en 1785, cuando se proyectó la inacabada población naval de San Carlos. El 15 de marzo de 1750 llegó de capitán general el marqués de la Victoria que en 1769 dejó todo trasladado a la isla de León (San Fernando). Gran problema: los diques secos, no resuelto hasta 1777 por Sánchez Bort. En el año 1804 se dieron por finalizadas todas sus obras quedando incompleta la población naval de San Carlos.

## CARTAGENA

En el año 1721, Patiño había ordenado fijar allí el departamento de galeras y su atarazana, además de un arsenal para navío. El 1 de julio de 1749, se dispone se forme allí un perfecto arsenal que diseñó Ferignan mejoró Ulloa. Los diques secos los terminó Jorge Juan. El 31 de enero de 1792, vísperas del apogeo, se terminaron las obras del arsenal (10.666,5 días laborables, 31 millones de pesetas en jornales).

## LA HABANA

En el año 1723 Patiño ordenó emprender construcciones de importancia en el carenero allí establecido y en 1725 se comenzó a construir el nuevo astillero. Destruído por los ingleses se reconstruyó después de 1763.

## GUARNIZO

Ya era astillero de la Corona con los Austria y quedó integrado en la Superintendencia de Cantabria regida por Gaztañeta, en el primer cuarto del XVIII y fue ampliado por Campillo, su intendente en 1725, en el se concentraron los anteriores de Colindres y Santoña, por ser más fácil de defender. Aunque no se cerró definitivamente e hizo embarcaciones mercantes para particulares y alguna menor para la Armada, el último navío que construyó fue el de 74 cañones *Santo Domingo* (1769), que voló en la acción del cabo Santa María y la última fragata, la *Santa Bárbara* de 34, construida el año anterior de 1768.

*Ensenada y las pruebas*

Fue el mismo don Zenón el que fijó el objetivo de reglamentar el proyecto de los buques de guerra a partir de prototipos que debían probarse exhaustivamente, así dispuso que los buques:

“Que se han de probar en la mar por oficiales expertos para que concurriendo después en la Corte con los constructores se examine lo que hayan observado y se regle de una vez esta materia.”

Es fácil de comprobar que esta disposición de Ensenada prendió doctrinalmente en la Armada dieciochesca; la colección de manuscritos del almirante Guillén, en el Museo Naval, en innumerables documentos, diarios y partes de campaña, ofrece multitud de pruebas.

### **La Junta de Constructores navales y el sistema de don Jorge Juan, mal llamado “inglés”**

Gracias a don Cesáreo Fernández Duro sabemos casi todo sobre los constructores ingleses que trajo don Jorge Juan, sueldos, casas que ocuparon, privilegios que se les concedieron como el muy “avanzado” de poder seguir los ritos de su religión, familias, etc. También sabemos que los primeros llegaron a Ferrol en 1749 y que sucesivamente se fueron distribuyendo los siguientes por los tres Departamentos, Guarnizo y La Habana.

A principios del año 1752 se estableció en Madrid, bajo la presidencia de don Jorge Juan una Junta de Constructores para estudiar y decidir las características de las futuras construcciones, sus trabajos se prolongaron durante nueve meses y determinó el método que habría de seguirse para la construcción de los navíos y fragatas de diferentes portes, jabeques, paquebotes y bombardas, así como para las embarcaciones menores: lanchas, botes y sereníes. Trataron también sobre como efectuar las talas de madera apropiada en los bosques de Marina, dibujaron todas las piezas necesarias para la construcción de cada tipo y redactaron los oportunos cuadernos o libretas de dimensiones. Finalizado el magno trabajo, cada constructor regresó a su arsenal y comenzaron a construir por el método mal llamado “inglés”, que debería haberse llamado de don Jorge Juan, y que Su Majestad aprobó reglamentariamente.

Antes de esa Junta se fueron terminando los navíos que estaban en gradas, y se hizo entre los tres astilleros departamental una serie experimental para comprobar la bondad del nuevo sistema y corregir defectos en sus caso, fueron los *Fernando y Asia* en Ferrol, el *África* en La Carraca y el *Septentrión* en Cartagena, las maderas ya estaban cortadas por las medidas de don Cipriano Autran de la escuela de Gaztañeta, o del sistema a la española si lo prefieren y los cuatro salieron más pequeños y hubo muchos problemas para terminarlos.

Esas construcciones “a la inglesa”, aprobadas antes de la mencionada Junta de Constructores consistieron en cambiar la relación de la manga igual a la tercera parte de la quilla ( $M=13 Q$ ) por la de 44 pies de manga por cada 160 de eslora ( $E=3,63 M$ ) para propiciar en los navíos de 70 cañones un aumento del factor velocidad que ya se consideraba como el fundamental, y en ello insistiré, para conseguir un buen navío. Estas primeras pruebas no salieron bien. El sistema adoptado tenía una característica muy importante: la separación entre cuadernas era muy pequeña, siete pulgadas, parecía que tenían un doble casco y esto les daba extraordinaria resistencia y duración, como vamos a ver.

Entre el día 15 de mayo de 1752 y el día 11 de septiembre de 1753, se van poniendo en las flamantes gradas graníticas del recién estrenado astillero de Esteiro de Ferrol, y al tiempo que se iniciaban las obras de su magno arsenal, las 12 quillas que no por los nombres, sino solo en razón de esa docena, se bautizó popularmente como “el apostolado”. Para ejecutar la serie hubo que trasladar a Ferrol 250 carpinteros guipuzcoanos que, a las órdenes de Jerónimo de Aizpurua, recibieron la orden de traslado del regidor general de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa, don Manuel Ignacio de Aguirre, en 18 de Junio de 1752. La serie se hizo siguiendo las directrices del memorial de la mencionada Junta de Constructores de 1752: “Maderas de roble necesarias para fabricar un navío de 68 cañones” que intentó corregir los problemas surgidos en la construcción de los experimentales, o sea que se actuó exactamente como hoy en día hacen las grandes potencias navales, series cortas al principio y tras corregir los defectos una gran serie, sólo basta asomarse al álbum de Jane (*Fighting Ships*) para comprobarlo.

Con esta serie en gradas se convocó nueva junta en Cádiz en 1754, con asistencia esta vez de los capitanes generales de los Departamentos, Jorge Juan, Autran, los

ingleses, los comandantes de los experimentales y de los buques recién entregados a la Armada, todos presididos por don Juan José Navarro de Viana, marqués de la Victoria y capitán general del Departamento de Cádiz.

La junta concluyó afirmando que los nuevos buques tenían problemas de estanqueidad y quebranto, debido a no esta sus cuadernas “encoramentadas” (unión de las piezas que las componen) con clavazón de hierro, el uso de cabillas de madera en la tablazón del forro exterior y el macizado de los fondos. Lo que entonces corrigió Jorge Juan se aplicó al *Guerrero* que, no por casualidad duró 94 años y así lo certificó a mediados del XIX el capitán general de la Armada don Casimiro Vigodet, primer historiador de la construcción naval dieciochesca:

“...considerando que fue injusto y ofensivo á la alta capacidad del señor don Jorge Juan privarle del honor de que el sistema que estableció llevase su nombre... (y dijo del Guerrero al que conoció, embarcado en él, cuando tenía el buque 92 años de edad) ...cuenta hoy con 92 años de existencia, es el mejor comprobante de esta verdad y más aún si se atiende que hasta 1767 (desde 175 en que se botó) no hubo precisión de meterlo en dique.”

Los buques de Jorge Juan, sin embargo, tuvieron un defecto grande no eran “bolineros”, no ceñían bien el viento por eso los ingleses continuaron introduciendo correcciones hasta 1764 en que Bryant botó en Cartagena el *Velasco*.

Del *Apostolado* diremos que, si se excluyen los tres apresados por los ingleses en La Habana en 1762, la vida media fue de 46 años, cifra extraordinaria incluso para barcos de acero, acaba de pasar al desguace mi querida *Cataluña* con apenas 30 años de vida activa.

En Cartagena, por el mismo método, se construyeron tres navíos que tuvieron una vida media de 42,5 años. El problema fue de precio pues por la lejanía a los centros de producción costaron el *Tridente* 289.589 pesos y el *Terrible* 222.591 mientras que en Ferrol los de 74 salieron a 233.133, pero el problema ira *in crescendo* de tal manera que en la década de los años noventa en Cartagena los barcos salían un 25% más caros que en Ferrol y un 50% más que los de Tolón.

En La Carraca se hicieron dos que tuvieron también larga vida (42,5 años) y en La Habana que en el año 1750 entregó tres de 70 cañones no se hicieron más en el tiempo de Ensenada, es decir Ensenada procuró traerse la construcción a la Península.

### **La llegada de Francisco Gautier Audibert**

La caída de Ensenada, desgraciadamente, arrastró a sus fieles Jorge Juan y Ulloa, tan leales que, junto a un alférez de navío pariente del ministro, fueron los únicos españoles, agradecidos y por tanto bien nacidos, que le visitaron en su destierro de Granada con lo que no se ganaron precisamente el cariño del nuevo ministro Arriaga, y sobre todo el de algún pelotillero de su gabinete (me refiero al oficial mayor de la Secretaría de Marina, Pérez Delgado, del que escribió el almirante Guillén:

“Don JJ, tuvo que sufrir las enemistades de Pérez Delgado, que capitaneaba a los descontentos de su sistema de construcción...”.

Tras la Paz de París y para reponer lo perdido en La Habana, Arriaga continua la construcción de los arsenales y encarga nuevas series de navíos pero como Jorge Juan esta “caído”, aunque tuvo muchísimas comisiones como, por ejemplo, la de ser vocal del consejo de guerra que juzgó a don Juan de Prado y al marqués del Real Transporte por la pérdida de La Habana, no fue el DIC como lo había sido con Ensenada, en la década que vivió, pues falleció en 1773, bajo Arriaga se ocupó de los diques de Cartagena, de las minas de Almadén, hizo la famosa embajada a Marruecos, publicó su *Examen Marítimo* y estudio y puso en marcha en Madrid la construcción de bombas de fuego para el achique de los diques. Para DIC se fichó al ingeniero constructor naval Francisco Gautier en Francia y ahí hay mucha materia política para discutir, pues tal fichaje se materializó por la vía diplomática, es decir vía el secretario de Estado Grimaldi que venía de ser precisamente embajador en París, amigo del todopoderoso Choiseul, y, según algunos, a espaldas de Arriaga. Yo, modestamente, tras leer los abundante escritos que ofrece la colección Vargas y Ponce, creo honradamente que Gautier vino por acuerdo del gobierno de Carlos III (la Junta de Secretarios existía desde 7 de noviembre de 1763, es decir el Consejo de Ministros) con el beneplácito de Marina (Arriaga) y gestionado por Grimaldi

porque era un asunto de Estado es decir de Exteriores. El fichaje de Gautier respondía también a la creencia que en la opinión europea tomó fuerza por entonces, de que los franceses habían superado en calidad a los ingleses, pues Inglaterra había encargado dos series de navíos inspirados en los dos que había apresado el almirante Anson a Francia en la de los siete años.

Sea como fuere llegó Gautier acompañado de su hermano Baltasar y dos peritos en la materia, Gras y Mathieu, fue presentado al Rey el 10 de enero del año 1765.

Una carta de Gautier a Arriaga fechada en 1767 es muy reveladora de la alta finalidad política de su venida:

“He recorrido las gradas de este puerto (Ferrol) los diques, los navíos que se carenan en ellos, y los que están desarmados; y ahora que veo las cosas de muy cerca, no me admiro ya de los reparos frecuentes y costosos de tles navíos, ni de la debilidad de su fábrica. El daño llega a extremos que no puedo ocultar a V.E. sin faltar a mi obligación que es de *mirar los vageles de España y de Francia como formando una sola Armada...*” (Es decir lo que no se había conseguido en la guerra anterior.

En el año 1769 es nombrado DIC curiosamente con el grado de coronel del Ejército y, al crearse al año siguiente el Cuerpo de Ingenieros de Marina, se le nombrará ingeniero general de Marina y será ascendido a brigadier del Ejército, permanecerá en España hasta 5 de marzo de 1782.

Su sistema a la francesa, consistía en:

- Reducción a dos cubiertas de batería, reduciendo así la altura de la borda superior para ofrecer menos blanco al enemigo.
- Cuadernas maestras semicirculares.
- Mejoras en la estabilidad de plataforma.
- Mayor altura de la batería baja sobre la flotación, para poder abrir sus portas en tiempos duros.

- Construcción y carenas más baratas, mejor aparejo y más simple lo que implica menos dotación.
- Ensamblado más robusto de las piezas estructurales.
- Cuadernas más separadas que en el sistema Jorge Juan, hasta de 5 a 7 pies, como pueden ver muy bien en este modelo del Museo Naval, lo que aligera el casco y se gana en velocidad aunque se pierda en fuerza (resistencia).

Con su sistema se acometió la construcción de seis navíos en Guarnizo, el primero el famoso *San Juan Nepomuceno* (1766, 74) que se estrenó con la expulsión de los jesuitas y vio morir al heroico entre los heroicos, don Cosme Damián Churruga, en Trafalgar su comandante.

En Ferrol se comenzó otra serie de seis navíos de 74 cañones. El comandante de quilla del tercero de ellos, el *San Pedro Apóstol* (1770), capitán de navío don Juan Tomaseo y su piloto don Joaquín Manso, informaron cumplidamente sobre sus bondades:

“...era muy fino, viraba por avante ó redondo, y que en buenas circunstancias andaba hasta 10 millas a un largo...pero que escoraba más alto de lo que convenía..., puesto que basta haya un poco de marejada para que no pueda abrirse la batería baja sin riesgo...” Que el ingeniero propone y la mar dispone...

Gautier se vio obligado a rectificar, estudiando a fondo el segundo *San Genaro* de Bryant, Cartagena 1765, 74 cañones, que había sido altamente alabado por su comandante don Pedro Castejón, que pronto relevará a Arriaga en la Secretaría:

“Creo haber demostrado (decía Castejón) que se ha conseguido cuanto podía desearse, atendiendo a que este navío reúne todas las buenas cualidades que deben tener los de guerra, cosa que hasta ahora no se consideró posible... logra superabundante batería, mucho aguante, buena vela (gran velocidad), fino gobierno, dulce movimiento y corta deriva.”

Veán lo difícil que es declararse partisano de uno u otro sistema. Sistemas que siguieron, contra los que algunos creen y escriben, conviviendo por lo menos hasta

el año 1771 en que se bota en La Habana el *San Pedro Alcántara*, el de la desgracia de Peniche y el hijo de Túpac Amaru, de 68 sistema inglés.

El maremágnum que se organizó, con una Marina dividida entre partidarios de uno u otro sistema lo retrató con su fina pluma el intendente Salazar, ya muy entrado el siglo XIX:

“Un corto número de oficiales apoyaba la construcción que se llamaba a la francesa o de Gautier... la opinión general del Cuerpo (es decir el general de la Armada) no solo prefería la inglesa, sino que reprobaba la otra a punto de afirmar que sus navíos eran enteramente inútiles e incapaces de salir a la mar... el *San Miguel*, que vino de La Habana en 1776, llegó a estar sentenciado de venderse...como consecuencia de las pruebas que se le hicieron en cabo San Vicente. Llegó la guerra...y se hizo notorio que era el mejor de todos...desde entonces lograron su aceptación los gothierinos...”

La discusión estaba dentro del contexto de la pelea entre cuerpos que comenté anteriormente, todo muy a la española, la verdad es que el *San Miguel*, muy bueno, fue a perderse en el temporal de Gibraltar cuando el Gran Sitio y fue salvado y recuperado por los ingleses que de la salsa, la mar, lo saben todo.

### **Castejón**

A la muerte de Arriaga y, como dije, por haberlo indicado este último a Su Majestad llegó a la Secretaría de Marina (31 de enero de 1776) don Pedro Castejón y Salazar, enseguida marqués González de Castejón, que fue el primer guardiamarina en llegar a ese puesto, el pulso Cuerpo General-Cuerpo del Ministerio empezaba a virar a favor del primero. Don Pedro, dos ascensos el mismo día (alférez de navío y teniente de fragata) y por el mismo combate de cabo Sicié o de Tolón, por méritos de guerra, tuvo una brillante carrera marinera y después se especializó en arsenales cuyas nuevas Ordenanzas redactó en 29 de junio de 1769, siendo nombrado para el nuevo puesto de inspector general de la Marina, creado por dichas Ordenanzas, en 1772, que era una especie de almirante jefe de apoyo logístico o sea que el Cuerpo General arrebató al del Ministerio los amplísimos poderes con que le había revestido Patiño en el año 1717.

Don Pedro Castejón dio inicio a la serie de navíos de tres puentes y 112 cañones, los dos primeros hechos por Gautier, que estudió y reformó los planos del *Santísima Trinidad*, y el resto finalizado por Romero Landa del que enseguida nos ocuparemos. También aprovecho Gautier, lo informado tras las pruebas del *San Eugenio*, Ferrol 1775, 80 cañones, donde corrigió lo informado tras su serie de navíos de 74 cañones.

Fueron nuestros primeros navíos con foques, en vez de las vetustas cebaderas y sobre-cebaderas, el *San José* salió magnífico, fue apresado en *San Vicente* y sirvió en la marina inglesa hasta el año 1849, en los últimos años como pontón para marinería en Plymouth, por eso tenemos fotografías de él.

En cuanto al *Purísima Concepción*, según Mazarredo:

“...andaba á popa y un largo muchas veces como el *Zodiaco* francés después ha quedado muy pesado y lo ha sido siempre de bolina (ciñendo), bien que no tiene aparejo a propósito para esta posición y en mi concepto es el mejor navío de su porte en toda Europa.”

### **Don José Romero Landa**

Debido a la corriente antiJorge Juan del gabinete de Arriaga, las relaciones entre Gautier y el sabio español (como se le conocía por entonces en Europa) fueron simplemente inexistentes. El teniente de fragata Romero Landa, alumno aventajado del segundo citado, fue seleccionado para ejercer como ingeniero constructor a las ordenes de Gautier en Guarnizo y no dejó de mantener una amplia e instructiva correspondencia con Jorge, con lo cual se formó un curioso triangulo del que disfrutaron tanto Arriaga como su inspector general, Castejón, para aprovechar al sabio.

El día 5 de marzo de 1782, Su Majestad aceptó la petición de retiro de Gautier, al que concedió el empleo de brigadier Vivo con sueldo de 46.000 reales de vellón al año y nombró, el 13 inmediato siguiente, al ingeniero constructor don José Romero Landa que se había saltado el empleo de teniente de navío para ascender directamente a capitán de fragata en 13 de febrero del año anterior y que será

ingeniero general de Marina a partir del 28 de enero de 1786, en 1795 ascendió a teniente general y falleció en Madrid en 1807 con 70 años de edad y 55 de servicios.

Enseguida Romero Landa se puso manos a la obra para botar el tercer tres puentes, el *Santa Ana*, según algunos así bautizado en honor a su mujer doña Ana Fernández Landa lo que de ser así constituiría una curiosa excepción, cuando terminó el *Santa Ana* se fue a Cartagena donde construirá el *San Ildefonso* que tras ser comparado con el *San Juan Nepomuceno* de Gautier, será modelo de los siete conocidos como los ildefonsinos.

Para contestar a lo dispuesto por su jefe, que lo era el teniente general don Luis de Córdova (con V) que había oficiado al Rey para que se investigase la “inferioridad de vela de nuestros navíos”, el día 6 de noviembre de 1782, en Cádiz y a bordo del *Santísima Trinidad*, el portentoso habanero de 120/130 cañones, sistema inglés (hecho por Ignacio, hijo de Mateo Mullan) que tantísimo dinero nos costó en reformas, don Joseph de Mazarredo, el más ilustre e ilustrado, para mí, de los oficiales de marina del XVIII, elevó al rey un dictamen observada en las recién terminadas campañas del canal:

“...acerca de las reflexiones de un papel para el establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción que Su Majestad manda examinar en su Real Orden de 19 de noviembre último y de navíos buenos y malos para la Marina Real y Militar.”

El bilbaíno decía:

“El mayor andar es la calidad decisiva de los sucesos (éxitos) de las escuadras. Que en la larga disputa entre las construcciones francesa e inglesa ha vencido aquella...”.

A continuación define lo que para él deben tomarse como ejes de las nuevas construcciones, dice del sistema Jorge Juan que era de mucha fortificación pero no lo bastante para su exceso de dimensiones, se detiene a explicar que no sólo las dimensiones principales y la relación entre ellas es fundamental sino las líneas de agua, es decir la forma del casco, Jorge, precisamente había introducido el estudio de la mecánica de fluidos, recomienda las dimensiones que cree más adecuadas a

conseguir un gran andar sin perder resistencia, y recomienda modificar el sistema inglés y, con mucho énfasis, el forrado de cobre del que ya disponen todos los buques de la armada inglesa, lo que evita tantas limpiezas de casco y aumenta por tanto la velocidad. Da recomendaciones para arboladura y velamen, mas manejable, por eso no es de extrañar que cuando Valdés llegue al poder le encargue a Mazarredo las pruebas de los navíos para definir de una vez por todas el sistema a emplear.

Efectivamente en el año 1784 falleció Castejón y le sucedió el que había sido su brazo derecho durante casi toda su carrera, el baylío frey don Antonio Valdés y Fernández Bazán de súper -grata memoria en la Armada.

### **1785, las pruebas de Mazarredo**

Junto al dictamen de Mazarredo, Valdés encontró en la Secretaría 25 más, que fueron refundidos en uno por los oficiales de su gabinete entre los que destacaba don Julián de Retamosa. Este oficial hizo a continuación los planos de un navío de 74 cañones que se paso a informe de los ingenieros ingleses Bryant y Turner que no quedaron muy satisfechos y a su vez hicieron planos para otro prototipo del mismo porte. Romero landa, a su vez, proyectó otro y los tres planos fueron remitidos al “bilbaíno” que terció, nunca mejor dicho:

- Que se hiciesen tres navíos por los planos de 1752, por los de Gautier y por el de Romero Landa, que consideró el mejor de los tres recibidos.
- Que se redujese el lanzamiento (salida hacia fuera de la roda, desde la perpendicular levantada en el extremo de proa de la quilla) de 21 a 17 pies.
- Que se modificasen las distancias entre las portas de los cañones, según lo que el argumentaba.

Amén de otro sin número de pequeñas modificaciones. De este informe de Mazarredo, nació el comentado *San Ildefonso* de Romero Landa, para lo cual este último fijo su residencia en Cartagena donde Mazarredo era director de la Compañía de Guardiamarinas desde su creación en 1776.

También construyó Romero Landa una fragata, la *Santa Brígida* para que compitiese con las echas por Gautier. Los recientes estudios del ingeniero naval de Juan García demuestran que Romero Landa partió claramente del *San Juan Nepomuceno* de Gautier con la intención de reducir sus dimensiones manteniendo la figura y el desplazamiento para disminuir la resistencia al avance.

Listos, forrados en cobre y pertrechados los nuevos *San Ildefonso* y *Santa Brígida*, formaron una división con el *San Juan Nepomuceno* y la *Santa Casilda* que, ¿cómo no? quedó al mando de Mazarredo para que realizase exhaustivas pruebas comparativas, también le agregaron al bergantín *Nuestra Señora de Atocha*.

Mazarredo redactó:

“Las instrucciones y señales para el régimen de los navíos y fragatas que el Rey ha elegido para una campaña de pruebas de comparación al mando de don Joseph de Mazarredo jefe de escuadra de la Real Armada en el año de 1795.”

Mazarredo previó pruebas con extrema meticulosidad, se preocupó por la estiba de todo incluido los ranchos de la dotación, corte de las velas, cantidades de víveres y aguada, que debían ser parejas y sus consumos equivalentes para que en todo momento los buques fuesen en condiciones iguales; no dejó ningún detalle al azar y también redactó el plan de señales (50 folios) en los que no encontramos nada que choque en relación con los que utilizamos hoy en día tanto en táctica como en comunicaciones. Disponía formaciones en columna y por divisiones, sus cambios y las señales para ellos y todo tipo de señales administrativas que el Rey encontró muy oportunas el 27 de mayo del año 1785 pero, desgraciadamente para la construcción naval con otra misión adicional, la de dirigirse a Argel para firmar la paz con el Dey. A su regreso Mazarredo informó:

“Que las pruebas de comparación que pudo practicar en su corta campaña, en que tampoco los vientos le ayudaron para conocer el máximo andar del navío nuevo, puede asegurarse que en todas las posiciones excedía de una milla al *San Juan Nepomuceno*, que salía a barlovento como las fragatas; que gobernaba y viraba como un bote; tenía una batería espaciosa, y que, como era menos largo y más ancho que el *San Juan Nepomuceno*, era también

más estable en todas las posiciones, casos y circunstancias; añadiendo que lo consideraba, no sólo el de mayor vela de España, sino también de las demás naciones; el más perfecto, y en fin una alhaja de infinito precio.”

Con muy buen criterio, observa Vigodet lo contradictorio de este informe pues, comenzando con una declaración de falta de conocimiento del andar máximo del *San Ildefonso*, finaliza, con terminantes palabras, considerándolo “el más perfecto...”. Efectivamente, y para confirmación de lo copiado por Vigodet, en una posdata que incluyó Mazarredo en el escrito de remisión de las pruebas firmado “sobre las costas de Argel el día 20 de agosto de 1785” dice textualmente que:

“Hasta la fecha no ha habido proporción de observar el andar absoluto que se ofrecía a principios del informe.”

En dicho informe explicaba, además, lo que hay que hacer para:

- El establecimiento del plano.
- Cálculo de los pesos.
- Cálculo del desplazamiento.
- Cálculo del aumento de pesos necesarios.
- “Preparamiento” de los pesos de la artillería.
- Despensa (aquí, no sabemos si por error de copista, describe las estibas de la balería).
- Estiba en el pozo de proa, *Santa Bárbara* y otros espacios.
- Estiba de víveres y aguada.

Entre los defectos del *San Ildefonso* destaca la endeblez de la toldilla, y da las soluciones para enmendarla, y de los calceses de las cofas para cuya mejora ofrece también amplia propuesta.

Demostró, asimismo, en tal informe que:

“Los llenos (es decir, tras los “delgados” o “raseles”, la parte del casco de forma prácticamente cilíndrica) de proa no son perjudiciales para la marcha.”

Volviendo a los comentarios sobre la velocidad, es verdad que para los navíos no encontró el máximo andar, pero sí para las fragatas. El comandante de la *Casilda*, ¡otra vez juntos!, era don Antonio de Escaño en cuyos *Elogios Históricos* se puede leer la siguiente anécdota:

“ En el curso de estos cotejos acaeció un lance que pinta al natural la índole de aquellos marinos. Barloados (muy próximos) el *San Ildefonso* y la *Casilda* para comparar su ligereza, señaló Mazarredo el velamen, que era el mayor posible; arrecia el viento y el navío despliega su admirable celeridad. Pero la fragata, que no podía ser de tanta resistencia y aguante, rinde el bordo (escora) a tal punto que estaba casi en el de zozobrar. Mazarredo, embebecido en su buque, sigue temerario sin atender a la fragata. En la cual, azorados todos, recurren al comandante para que, acortando la vela, los salve de un tan inminente y voluntario riesgo. Escaño contesta: “Al general le toca; él lo ha mandado y nos mira” y continúa con el mismo aparejo, hasta que una racha rindiendo el mastelero mayor, cortó la arriesgada prueba y adrizó el buque. El jefe manifestó, como otras veces, lo tenaz y testarudo de sus empeños, y Escaño como siempre, su imperturbable serenidad.”

“*Quaderno (sic) de pruebas*”

Mazarredo, Álava y los oficiales del *San Ildefonso*, incluso los guardias marinas, firmaban, al final de cada navegación de pruebas, una especie de copia del Cuaderno de Bitácora que contiene solamente lo relativo a pruebas y un juicio sobre lo que debe mejorarse hecho al final de cada singladura. Mazarredo fue insertando, además, notas marginales con todo tipo de propuestas de mejora del material.

En total sabemos hubo 16 singladuras de pruebas, lo que indica que no pudieron ser, influidas además por las calmas veraniegas, ni mucho menos exhaustivas. Por si fuese poco, Mazarredo tuvo que comisionar a la *Santa Casilda* a Cartagena con los pliegos de la *Paz*, al *San Juan Nepomuceno* a por víveres para todos y a la *Santa Brígida* no sabemos a que, por lo tanto en algunas pruebas estuvieron solamente dos o tres buques.

Los oficiales y guardia marinas (recuerden que en este momento Mazarredo era capitán de la compañía cartagenera, por tanto embarcaría a los mejores de ella en su escuadra) del *San Ildefonso* en esta ocasión figuran con sus firmas al pie de los informes, con lo cual Mazarredo hacia participar a todos de la empresa.

### **Informe de los otros comandantes de la escuadra**

Los comandantes de las dos fragatas y del *San Juan Nepomuceno* firmaron, el día 19 de agosto de 1785 y a bordo del *San Ildefonso*, el siguiente informe:

“...El navío *San Ildefonso* ha hecho mucha ventaja de todos modos al *San Juan Nepomuceno*; que respecto a las fragatas no ha podido jamás con vientos frescos de bolina; ha ganado siempre a la *Santa Casilda* y algunas veces a la *Santa Brígida*; que con los vientos largos bonancibles desde nueve cuartas a popa es muy corta y casi ninguna la ventaja que hay entre estos tres buques, pues ocasiones ha habido en que las fragatas han salido, y otras, en que se han arrancado; y se ha observado, que en un andar de hasta seis millas en la posición dicha han aventajado las fragatas, pero aumentando el andar se han ido quedando, mayormente, quando se ha dado toda vela, pues las fragatas sobre las gavias solas han andado más sin proporción que con todo el aparejo, en quanto al andar comparativo de las dos fragatas no cabe duda, en que la ventaza, que la *Santa Brígida* saca de bolina a la “*Santa Casilda*” en dimanada de tener la primera la escora más vaxa, que la última pues con vientos largos, en que mandan escoras iguales, no se nota diferencia” está firmado por Landa, Escaño y Meli-Lupi.

Hemos sido muy detallistas con estas pruebas porque muchos de los autores que nos han precedido han afirmado que las “pruebas nunca llegaron a publicarse”, dándole un tinte político a tal decisión. No vemos tal cosa. Las pruebas que, como hemos tratado de demostrar, no fueron definitivas, se estudiaron y se archivaron como todas, y las propuestas de modificación se ejecutaron como siempre.

El mismo tomo de la colección de manuscritos del Museo Naval que contiene las pruebas de Mazarredo, tiene otro informe anterior del inspector general don Félix de Tejada, que viajó de Ferrol a Cádiz (3 de diciembre de 1784) para probar el *Santa*

*Ana*, prototipo de 112 cañones de Romero Landa. Don Félix informó sobre las particulares buenas condiciones del buque, añadiendo que:

“Anda mucho en todas las posiciones, sale a barlovento mucho, y siempre gobierna tan bien como no he visto; escora algo alto es verdad, pero enmendar esto y consiguientemente ser más bolinero, lo va a conseguir siempre que tenga su arboladura proporcionada...”.

Ese defecto se debía a que se le instaló igual arboladura que a los *Concepción* y *San José*, que eran de mayores dimensiones que el *Santa Ana*.

Con todo esto hemos querido demostrar que la búsqueda de los tipos de navíos ideales, que pudiesen figurar entre los mejores del mundo, fue actividad perentoria de la Real Armada, sobre todo en esta década reformadora del secretario Valdés, y que los oficiales de marina se dedicaron a ello con toda ilusión y sin regatear esfuerzos. Los posteriores resultados desastrosos vinieron del lado de la nefasta política de personal, de la ineficacia a la hora de conseguir marinería, de la no menos nefasta política de alianzas y de los funestos vaivenes políticos.

Por ejemplo, el capitán de fragata don Francisco Javier de Salas, autor de la historia de la *Matrícula de mar*, dijo, al respecto de estos cuatro ministros:

“Lanzados por la senda fatal de los armamentos parecían medir su fama por el número de construcciones emprendidas en la administración de cada uno, cual si fantasearan más glorioso lauro mientras más bajeles pusieran en la mar...”.

Con bastante rigor hemos calculado que el déficit de marinería en 1793, cuando el apogeo, era de 31.843 hombres lo que se suplió con:

- Voluntariado, generalmente extranjero.
- Presidarios o penitos, como se les llamaba (*...por las escotillas mayores de los navíos se vaciaban los presidios españoles... Salas*).
- Con gente de leva a los que aterrizzaba el duro oficio de la mar.

- Con unidades del Ejército, sobre todo para cubrir la Infantería y la Artillería de Marina.

Hasta el 13 de abril de 1788 no tuvieron lugar las siguientes pruebas de mar del *San Ildefonso*, duraron hasta el 9 de julio próximo siguiente, están archivadas también en ese tomo de "Propiedades..."; se le comparó, entonces, con los *San Leandro* y *San Fulgencio*.

De otras pruebas (23 de diciembre de 1788) salió la decisión de tomar los planos de la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* para las nuevas y del *Galgo* para los bergantines, cuadro 1.

Años después de las primeras pruebas, Mazarredo, a la sazón capitán general de Cádiz, descubrió el gran problema de los *Romero Landa*. Consistió, dicho problema, en que, si bien contruidos por idénticos planos y libretas, salieron con dimensiones apreciablemente diferentes. A la sazón no funcionaban las inspecciones de construcciones y los ingenieros de la Armada cargaban las culpas de las deficiencias a los contratistas, quedando dichos ingenieros libres de responsabilidades. Así lo explicó el almirante Vigodet:

"El *Meregildo* fue construido... tanto su plano como la libreta fueron los del *Santana*. Venido a Europa, y entrado en uno de los diques de La Carraca en 1795, pasó a su bordo el capitán general del Departamento, don José de Mazarredo, á quien á primera vista pareció poco ligado el navío, en cuya inteligencia lo examinó detenidamente, comparando las dimensiones de su maderamen con las de los nombrados *Conde de Regla* y *Real Carlos*, hechos por el mismo plano que él; y como quiera que viese confirmada su sospecha, dio cuenta de todo a la Corte...".

Buque	Porte	Comandante/ GM nº	Observaciones
"San Ildefonso". 1785	Cgena. 74	CN Ignacio María de Álava. 1.451	Insignia de D. José de Mazarredo (Ojo Álava).
"San Juan Nepomuceno". Guarnizo 1766	74	CN D. Pedro Pablo Landa y Yusue. 1.243	Brigadier en 1795
"Santa Casilda" 1784	Cgena. 34	CF D. Antonio de Escaño. 1.484	
"Santa Brígida" 1785	Cgena. 34	CF D. Félix Melilupi Soraña. 1.427	Noble parmesano de origen veneciano, hijo del marqués de Soragna. CN en 1795
Bergantín "Nª Sª de Atocha" Ferrol 1780		TF D. Ramón de Échalaz ¿?	Forado también en cobre

Cuadro nº 6-6.- Escuadra Mazarredo para pruebas y para tratado con la Regencia de Argel.

## Retamosa

Algunos autores elevan a la categoría de cuarto sistema de construcción naval, o quinto si contamos el de Gaztañeta, al que supone la última serie de Romero Landa, los *Montañés*, *Neptuno* y *Argonauta*, los dos primeros de 80 y el último de 74 cañones, Ferrol 1794 a 1796, que se construyeron con mejoras introducidas por el ya citado don Julián de Retamosa. En lo que si coinciden todos los estudiosos del tema es que estos barcos fueron los mejores de todo el XVIII español.

El *Montañés* que destacó mucho en lo de Rosas que siguió a Tolón, donde apresó a la *Ifigenia* de 34 cañones y combatió con éxito a siete franceses, disparando 1.100 cañonazos, que produjeron muchas bajas gabachas por sólo tres muertos y varios heridos en él.

Retamosa relevó a Romero Landa en 1802, cuando ya era teniente general de la Real Armada, pero ya no se construyó más, cuadro 2 y 3.

Fecha/Acaecimientos	Ministro	Constructor	Lugar y nº Navíos	Nº Fragatas
1743	Ensenada	Jorge Juan	La Habana 14	3
1752 y 1754			Ferrol 16	1
juntas de constructores			Guarnizo 3	8
1754 caída			La Carraca 2	2
Ensenada			Cartagena 5	1
			Mahón	15
1755	Arriaga	Ingleses	Total 40	5
1765			Habana 16	9
			Ferrol 18	4
			Guarnizo 13	

			La Carraca	2	4
			Cartagena	6	8
			Comprados	1	
			Guayaquil	1	
<u>1775 Eón. Argel</u>			Varios		5
<u>1776 Eón. Brasil/</u>			Total	57	35
<u>Última flota a</u>					
<u>Indias</u>					
<u>1777</u>	Castejón	Gautier	Habana	1	3
<u>1778 Guinea</u>		Romero Landa	Ferrol	4	5
<u>1780 Sta. María</u>			Guarnizo	3	0
<u>1780</u>			La Carraca	0	1
<u>Apresamiento</u>			Cartagena	4	2
<u>convoy inglés por</u>			Varias		5
<u>Córdoba</u>			Compradas		8
<u>1782 Espartel</u>			Total	12	24
<u>1783 B° Argel</u>					
<u>1784 2° B° Argel</u>	Valdés	Romero Landa, en	Habana	9	7
		1790	Ferrol	16	15
		modificaciones de	La Carraca	0	2
		Retamosa.	Cartagena	5	10
			Mahón		3
			Otros (Filipinas,		
<u>1793</u>			Extranjero, otras)		5
<u>Cerdeña/Tolón/R</u>			Total	30	42
<u>osas</u>					
<u>Ordenanzas</u>					
<u>1795</u>					
<u>De caída Valdés</u>	Varela/ Lángara/		Ferrol	1,	el
<u>a Trafalgar</u>	Grandallana		"Argonauta" de 80 y		
<u>1805 Finisterre</u>			nada más.		
<u>Trafalgar</u>					

Cuadro 3.-Síntesis de lo construido desde Ensenada a Valdés ambos inclusive.

	<u>Ensenada</u>	<u>Arriaga</u>	<u>Castejón</u>	<u>Valdés</u>	<u>Total</u>	<u>Tras Valdés</u> <u>6 Ministros hasta 1806</u>
<u>Navíos</u>	40	57	12	30	139	1
<u>Fragatas</u>	15	35	24	42	116	5
<u>Menores</u>	10	26	33	38	107	5
<u>Total</u>	65	118	69	110	362	11
<u>Nº Es/año</u>	6	5	10	11	7	1

Resumen N° de navíos por Ministro

De la columna post Valdés se derivaron los males siguientes:

- 1802 primer. Corte de cuentas con los haberes del personal de Marina.
- 1803 comienzan desguaces por falta de carenas.

Y además por los acuerdos de don Manuel Godoy con Francia se entregaron a esta última cinco flamantes navíos, un en el año 1800, tres en el año 1801 y uno en el año 1802, cuadro 4.

<u>ASTILLERO</u>	<u>NAVÍOS</u>	<u>FRAGATAS</u>
<u>LA HABANA</u>	<u>40</u>	<u>18</u>
<u>FERROL</u>	<u>54</u>	<u>30</u>
<u>GUARNIZO</u>	<u>19</u>	<u>4</u>
<u>LA CARRACA</u>	<u>4</u>	<u>15</u>
<u>CARTAGENA</u>	<u>20</u>	<u>22</u>
<u>MAHON</u>	<u>0</u>	<u>4</u>
<u>GUAYAQUIL</u>	<u>1</u>	<u>0</u>
<u>COMPRADOS</u>	<u>1</u>	<u>8</u>
<u>VARIOS</u>	<u>0</u>	<u>15</u>
<u>TOTAL</u>	<u>139</u>	<u>116</u>

Resumen N° de navíos por astillero

La razón evidente de que se construyese mucho más en el Norte que en el Sur está en los precios, se calculó entonces que un navío construido en Cartagena costaba más que uno de Ferrol, e incluso más que uno de Tolón. La Carraca estuvo más tiempo que las demás sin conseguir sus diques secos y eso frenó también la expansión de su astillero.

La Habana tenía excelentes maderas, aún quedan enterrados en lo que fue pudridero del astillero de Ferrol, ensenada de Caranza, grandes troncos de caoba cubiertos seguramente, hoy en día por los edificios de la flamante escuela Antonio de Escaño. Sin embargo tenía el problema de las arboladuras, no teníamos en América grandes pinos *ad-hoc* para hacer los palos y masteleros, por lo cual se importaban de los países nórdicos y eso encarecía mucho el coste. Los cortes que intentamos en Santa María de Coatzacoalcos y en Chimalapa, fracasaron estrepitosamente por dos razones, el clima tropical y los indios rebeldes.

Portes de los navíos. Menores de 90 cañones 128, moda 74 con un valor modal de 72. Hay que tener en cuenta que una Real Orden de 25 de febrero de 1780, dispuso que todos los de 6.870 pasasen a 74.

- Tres puentes 13, 10 de 112 cañones.
- Fragatas de entre 2.634, 74.
- Entre 36, 48 y 30.
- Menores o iguales de 24 y 20.
- Moda las de 34 con valor modal de 43.

En cuanto a innovaciones tecnológicas de esta época en materia artillera, hay que citar: Los obuses, las carronadas, tiro contra-personal de gran efecto por disparar balas huecas que producían gran cantidad de astillazos y que se estrenaron en la batalla de Los Santos (12 de abril de 1782) donde no tomamos parte, las balas rojas y las bombas incendiarias.

Los ingleses estrenaron los primeros en La Habana, las segundas en Espartel, las otras las perfeccionaron durante el Gran Sitio, todo con gran eficacia.

De nuestra ingenuidad caballeresca es muestra este informe de Córdova tras Espartel:

“Y omitiré por decoro á la dignidad de la corona británica la discusión del que hizo uso de alas incendiarias en la acción, y si en caso de ser apresado el navío del almirante mismo en un combate de escuadra, debería ser tratado como incendiario sin remisión ni excepción de persona, por una conducta y medios tan chocantes a la humanidad.”

Nosotros solamente innovamos los obuses, con el “largo” de Rovira que salió muy bueno.

### **Conclusión final**

Cuando llegó Trafalgar en 1805, tras diez años de parón en la industria naval española, a pesar de todos los pesares España puso en el platillo de la alianza con Francia, una escuadra que sumada a la gala era sensiblemente igual, en número de navíos, fragatas y menores a la inglesa, con excelentes oficiales en todos los conceptos y con desastrosa marinería.

**QUINTA CONFERENCIA**

**BRITÁNICOS Y FRANCESES  
ANTE EL COMBATE DE TRAFALGAR**

# BRITÁNICOS Y FRANCESES ANTE EL COMBATE DE TRAFALGAR

Por Agustín Guimerá Ravina

*Consejo Superior de Investigaciones Científicas.*

“Il y a dans ce métier, dit-il, une specialité, une technicité qui arrêtaient toutes mes conceptions. Proposais-je une idée nouvelle, aussitôt j'avais (el almirante) Ganteaume sur les épaules, et la Section de marine. –Sire, cela ne se peut pas.- Et pourquoi ?- Sire, les vents ne le permettent pas, et puis les calmes, les courants ; et j'étais arrêté tout court.»

(Napoleón, *Memorial de Santa Elena*).

En noviembre del año 2004 tuvieron lugar en París múltiples actos conmemorativos en relación al bicentenario de la coronación de Napoleón como emperador: coloquios científicos, conferencias, exposiciones, libros, teatro, películas, anuncios en el metro, etc. Fue una experiencia extraordinaria asistir, por ejemplo, al coloquio organizado por la Fundación Napoleón en la sede la Fundación De Gaulle, con asistencia de más de 500 personas. Entre los profesores participantes había voces críticas hacia esta figura histórica, pero el público proclamaba sin tapujos su admiración por el genio militar y reformista, el hombre que había difundido por Europa la gloria de Francia, amén del legado político y administrativo de la Revolución. Por supuesto, Trafalgar no entraba en el diseño de la reunión.

Durante casi dos siglos han existido verdaderas zonas de silencio en torno al combate de 1805. Salvo excepciones, la historiografía nacionalista de los tres países protagonistas ha buscado culpables en el otro e ignorado las fuentes históricas de la otra parte, especialmente las españolas, cuando no las ha utilizado en provecho propio. Por ejemplo, hasta tiempos bien recientes los escritos franceses y británicos habían presentado a la escuadra española de Trafalgar como una espectadora

pasiva del enfrentamiento entre los dos colosos de Francia y Gran Bretaña. Sólo se preocupaban de destacar las carencias y debilidades de la Armada, entre otras razones para justificar los errores de sus respectivas marinas. También existe una cuota de responsabilidad por parte de los historiadores navales españoles de estas dos centurias, que no supieron luchar todo lo que se debiera en los foros internacionales de la disciplina, para aclarar malentendidos o acallar interpretaciones claramente malévolas.

Todo ello se ha ido corrigiendo en estos últimos años y el bicentenario de Trafalgar representará, sin duda, un salto cualitativo. Estas líneas que siguen constituyen un modesto esfuerzo en ese sentido. En mi exposición realizaré un ligero recorrido en torno a las principales obras históricas escritas por franceses y británicos en el pasado siglo, para luego centrarme en distintos aspectos de su interpretación del combate.

### **Trafalgar: encuentros y desencuentros historiográficos**

En plena guerra contra Napoleón la propaganda británica inmortalizaba a Nelson y ensalzaba la gran victoria naval, construyendo así el mito (i). Los antiguos aliados, en cambio, se acusaron mutuamente de la responsabilidad de la derrota. De esta manera, a mediados del siglo XIX, el historiador español Marliani criticaba duramente la interpretación del francés Thiers, por considerarla errónea y mal intencionada en relación a la actuación de los españoles (ii). Habrá que esperar a la época del primer centenario de Trafalgar para que tenga lugar un cierto acercamiento de posiciones. El militar Desbrière reprodujo muchos documentos españoles facilitados por el marino e historiador Pelayo Alcalá Galiano. El británico Fraser, en un libro de título sugestivo -*The Enemy at Trafalgar*-, empleaba asimismo fuentes españolas. El estudio del británico Corbett seguía esta nueva senda (iii). En estas tres obras se entremezclaban la crítica a la mala estrategia naval de Napoleón y el elogio de la conducta de Gravina, por ejemplo, con los tópicos al uso sobre la ineficacia de la escuadra española durante la campaña.

En el año 1968 Masson y Muraccioli publicaron en Francia una obra con una visión más moderna, en donde se llevaba a cabo una crítica muy certera de la actuación de la Marina imperial y del propio Napoleón (iv). En las décadas siguientes numerosos

marinos e historiadores franceses continuaron haciendo hincapié en las grandes carencias de la Marina gala, la ausencia de liderazgo en la estrategia naval por Napoleón, las servidumbres de su ministro de Marina Decrès y la fatal elección de Villeneuve como jefe de la escuadra combinada. Su discurso, sin embargo, se movía a veces en el terreno de la ambigüedad. Por ejemplo, definían el plan de invasión napoleónico como una genialidad y luego criticaban ampliamente las dificultades insalvables de la campaña hispano-francesa. Más aún, los prejuicios nacionales y el desinterés por las fuentes españolas seguían obscureciendo el panorama. Continuaban repitiendo las mismas ideas sobre la Armada difundidas en el siglo XIX, sin un contraste documental <sup>(v)</sup>.

La historia naval británica tampoco evolucionó mucho en estas últimas décadas. Desde una perspectiva predominantemente nacionalista se centraban en la actuación de la Royal Navy y el genio de Nelson. La Armada, convertida en una especie de convidado de piedra, salía mal parada. Se intercalaban viejas interpretaciones como la incompetencia de la Armada, la falta de coordinación de los mandos de la escuadra combinada o los conflictos entre la oficialidad durante la campaña, sin dejar de admirar la fuerte e inesperada resistencia hispano-francesa al ataque de la escuadra británica, aunque no ahondaban en las razones de esta combatividad. Además, la lucha que tuvo lugar en Finisterre seguía siendo solamente observado a la luz de las fuentes británicas y francesas. La única excepción fue la reivindicación de la Armada del siglo XVIII y la escuadra de Gravina por Harbron, basada en fuentes españolas <sup>(vi)</sup>.

La excelente labor desplegada por el historiador español Merino Navarro en los años ochenta, por un lado, y los actos conmemorativos del bicentenario de los combates del cabo de San Vicente y Santa Cruz de Tenerife en 1997, por otro, han supuesto un cambio de rumbo <sup>(vii)</sup>. Los coloquios internacionales celebrados en Cádiz el 2002 y en Madrid el 2004 han consolidado, en mi opinión, esta nueva visión del combate. En ambas reuniones han participado historiadores de las tres naciones que han buscado un mayor equilibrio en la interpretación de Trafalgar, desde una perspectiva comparada <sup>(viii)</sup>.

En 2004 tuvo lugar también una exposición en París sobre Napoleón y el mar. El espléndido catálogo recoge algunas contribuciones que apuntan en esta dirección,

aunque el objetivo fundamental era analizar el legado reformista naval de Napoleón. Sin embargo, seguían haciendo acto de presencia algunas ideas ya superadas en relación a la Armada. Los tópicos se resisten a morir <sup>(ix)</sup>.

### **El duro camino hacia la hegemonía naval**

Un avance de los trabajos más recientes es la ampliación de nuestra perspectiva sobre la guerra naval en la era de la navegación a vela. La superioridad de la Royal Navy era notoria mucho antes del año 1805, pero la hegemonía británica en los mares fue sólo un hecho evidente después de Waterloo, alcanzando su plenitud a mediados de la centuria. A lo largo del siglo XVIII la Royal Navy alternó victorias con derrotas, oscilando entre la fragilidad y la fortaleza, la vulnerabilidad y la seguridad. Debido a la abrumadora cantidad de misiones encomendadas, la Royal Navy no podía garantizar todo <sup>(x)</sup>. Considerada la salvaguarda de un potencia marítima por excelencia, la Royal Navy representaba en ese momento un instrumento decisivo en la acción exterior británica ante los éxitos continentales de Napoleón. Pero nada estaba definido en cuestiones de supremacía naval. Las actuaciones de la escuadra combinada antes del verano del año 1805, por ejemplo, generaron ansiedad e incertidumbre en el Gobierno británico y su Marina, hecho reconocido por los propios historiadores británicos. También el buen comportamiento hispano-francés en el combate de Finisterre y la fuerte resistencia frente a Nelson en Trafalgar son una buena muestra de esta evolución cambiante de la supremacía naval.

Y es que, siguiendo a Rodger, la guerra en el mar se podía ganar sin vencer en combate. Las Marinas de guerra ejercían sobre todo un poder disuasorio en la rivalidad de los imperios. Su poder era sutil, no manifiesto. La guerra naval producía un gran desgaste y la victoria en un combate seguía siendo deseable, pues mermaba recursos del enemigo de una forma rápida. Pero era toda una apuesta. Por ello la Royal Navy buscó siempre el combate decisivo:

“Trafalgar dio a los británicos la oportunidad de conseguir en unas pocas horas gloriosas lo que, de otra manera, habría costado muchos años de agotador bloqueo y vigilancia, siempre que hubiera tenido capacidad suficiente para ello” <sup>(xi)</sup>.

## **Carencias de la escuadra combinada**

Sin embargo, Aboukir y Trafalgar ocultaban cuestiones de fondo: las grandes diferencias que separaban a los contendientes en relación a la oficialidad, la marinería, la infraestructura material y la administración. Las tres naciones poseían idénticos y acuciantes problemas. Pero ya a finales del siglo XVIII Gran Bretaña había encontrado soluciones más acordes con las necesidades navales del momento que sus competidores.

El imperio napoleónico llevó a cabo un esfuerzo económico y administrativo sin precedentes con la finalidad de disponer de una Marina que pudiese rivalizar con la británica. Las dotes organizativas de Napoleón, su voluntad y tenacidad, posibilitaron un programa reformista variado: construcción masiva de navíos, arsenales, bases navales, artillería de mar, prefecturas marítimas, formación de la oficialidad de guerra y de mar, experimentación artillera, sección de marina en el Consejo de Estado, etc. Pero las escuadras francesas, bloqueadas en sus puertos y sin medios materiales suficientes, no tenían mucha experiencia de navegación. Los barcos eran generalmente viejos y su mantenimiento dejaba mucho que desear. La marinería, como la española, era escasa y mal preparada. Existían enormes problemas logísticos, faltando, entre otras cosas, materias primas estratégicas como los productos navales del Báltico. Para restaurar el esplendor de la Marina anterior a la Revolución hubiera hecho falta tiempo, un período de paz. La guerra constante desde el año 1793 imposibilitaba alcanzar este objetivo. Algo semejante sucedía con la Armada <sup>(xii)</sup>.

Derivado de lo anterior, todos los autores coinciden en las propias carencias de la escuadra combinada, aunque vuelven a caer en los tópicos al uso.

Todos coinciden en la falta de marinería suficiente y entrenada, en la calidad mediocre de los mástiles, velas y aparejos, y en el deficiente apoyo logístico (víveres frescos, efectos navales, pertrechos, etc.) Incluso la pólvora embarcada no era de la mejor calidad, incidiendo en la potencia y alcance de la artillería. Salvo excepciones, los barcos eran viejos y lentos, poco adecuados para el nuevo planteamiento británico de la guerra naval <sup>(xiii)</sup>. La salud a bordo era muy mala,

dándose el caso de navíos como el *Algésiras* francés que era un auténtico hospital flotante lleno de enfermos de escorbuto, como afirma Monaque.

Pero algunas interpretaciones van más allá, culpando a la escuadra española de muchos males de la campaña de 1805. Siguiendo las opiniones interesadas de Napoleón, Decrès, Villeneuve y del general Lauriston, nos presentan un cuadro un tanto ajeno a la realidad. La lista de quejas es variada. Los barcos españoles, mal armados, con tripulaciones poco marineras y oficialidad sin entrenamiento, fueron inútiles para el *Grand Dessein* del emperador. Desde un principio Decrès pidió a Napoleón que no emplease las fuerzas españolas en la campaña. Según ellos, un navío francés valía por dos navíos españoles. Se acusaba, por ejemplo, a España de haber armado sólo seis navíos cuando Villeneuve arribó a Cádiz con su escuadra de Tolón en abril. Algunos navíos españoles eran culpabilizados del retraso en el retorno de la escuadra combinada a Europa en junio. Por último, las diferencias de idioma, señales, táctica y entrenamiento se unían a las posturas ideológicas enfrentadas y la desconfianza entre los oficiales de ambas naciones embarcados. Se afirmaba que las peleas entre ellos eran frecuentes. Incluso se tachaba de cobardes y arrogantes a los oficiales españoles. Con esa información sesgada, no es de extrañar que Kerautret escribiese hace poco tiempo que la participación española fue “un cadeau empoisonné du destin” <sup>(xiv)</sup>.

Estimo que estas afirmaciones no pueden mantenerse actualmente. Ideologías aparte, la oficialidad de ambas naciones estaba formada por profesionales de la guerra en el mar, aunque algunos de ellos no tuviesen una mente brillante o una actitud enérgica. Su apoyo mutuo y eficaz fue evidente en múltiples ocasiones: la conquista del islote Diamante en el Caribe, el combate de Finisterre, el resultado final de la famosa junta del 8 de octubre, el apoyo de los navíos franceses al buque insignia de Gravina en Trafalgar y la salida conjunta de Cádiz el 23 de octubre, para intentar reapresar los barcos capturados por los británicos <sup>(xv)</sup>.

En el caso de la oficialidad española presente en Trafalgar, gran parte de la misma era ilustrada, habiendo participado activamente en el gran ciclo expedicionario español del último tercio del siglo XVIII. Su moral de combate y su espíritu de equipo hoy están fuera de duda, como se vio patente en el comportamiento descrito anteriormente.

El problema del armamento de los navíos y el entrenamiento de las tripulaciones se hubiese paliado en cierta medida con el comienzo de la campaña en otoño del año 1805, como defendía Gravina, y no en primavera como impuso precipitadamente Napoleón. Además, en la escuadra española se encontraban varios navíos considerados de los mejores de su tiempo en Europa, los de tres puentes como el *Santa Ana* o el *Príncipe de Asturias*, que combatieron muy bien en Trafalgar. La escuadra francesa no disponía de aquellos gigantes que pudieran hacer frente a los siete navíos británicos de esa clase que lucharon esa jornada. La lentitud de ciertos barcos españoles y franceses pudo haber retrasado la vuelta del Caribe, pero otros autores sostienen que la derrota elegida por Villeneuve no fue la mejor.

### **La responsabilidad de Napoleón**

La mayoría de los autores franceses y británicos coinciden en la crítica al liderazgo napoleónico en su guerra marítima contra Gran Bretaña, convirtiéndole en el responsable directo de la derrota de Trafalgar. Su análisis se refiere a cinco aspectos distintos: su ignorancia en estrategia naval, su carácter, su plan de campaña en 1804-1805, la elección de Villeneuve como jefe de la escuadra combinada y los numerosos cambios efectuados durante el año 1805. Aquí los presentaré de forma resumida.

Pese a sus grandes cualidades militares, la Marina y el océano nunca tuvieron el lugar que le correspondía en la estrategia global de Napoleón. A pesar de sus experiencias relacionadas con la Marina -como el sitio de Tolón o las campañas de Italia y Egipto-, pese a su gran curiosidad y capacidad de adaptación e innovación en torno a los temas navales, la Marina fue únicamente un medio auxiliar de su política exterior. No poseía una cultura marinera. Por lo tanto aplicaba sus conceptos de estrategia terrestre, que le habían dado siempre la victoria, a la guerra en el mar: mando directo y único de las operaciones, rapidez para potenciar el factor sorpresa, dispersión y concentración oportuna de una amalgama de fuerzas buscando su efecto de masa, audacia y valor como suplentes del cálculo prudente en determinadas ocasiones. Pero no quería reconocer el hecho de que el océano tenía sus propias reglas, dictadas por los vientos, las corrientes y los cambios meteorológicos.

Todo ello, unido a su carácter soberbio e impaciente, a su afán de controlar todo, le convertían en un estratega naval muy mediocre. No se fiaba de sus almirantes y sus quejas sobre sus ideas de campaña, como lo demuestra el texto que figura al comienzo de estas páginas. No escuchaba a los más brillantes y no delegaba en ninguno de ellos, queriendo dirigir con detalle las operaciones a larga distancia. Tampoco contaba con un estado mayor ni almirantazgo a la manera británica, donde hubiera encontrado suficiente asesoramiento. Su ministro de marina Decrès era sólo su intermediario, su brazo ejecutor.

La omnipotencia del genio napoleónico le condujo a menudo al olvido y la confusión durante el transcurso de la campaña naval del año 1805. Su ignorancia en esta materia y su carácter le llevaron a emitir órdenes imperiosas, cambiantes y contradictorias que confundían a sus subordinados. Incluso se le acusa de ligereza cuando viajó a Milán en los meses de abril a julio, en medio de la dificultosa campaña que estaba realizando Villeneuve en el Atlántico. Una palabra suena a menudo en estos escritos sobre las actuaciones del emperador: desmesura.

En consecuencia, su definitivo plan naval para invadir Gran Bretaña, su *Grand Dessein*, que vio la luz en marzo del año 1805, fue un plan grandioso y utópico que adolecía de muchos defectos. Seguiré, entre otros autores, los magníficos trabajos de Masson y Monaque para este apartado (<sup>xvi</sup>).

En primer lugar, se jugaba todo a una sola carta, como el propio Nelson, que tentó a la diosa Fortuna en innumerables ocasiones de su vida. Napoleón pretendía tomar posesión del canal de la Mancha un tiempo limitado –se convenció al fin de que necesitaba un mínimo de dos semanas- para llevar su flotilla de desembarco a salvo a la costa inglesa. Dada la superioridad numérica de la Royal Navy la lucha sería sin cuartel. La victoria debía de ser aplastante con el fin de que el enemigo no pudiera reaccionar otra vez. En otras palabras, Napoleón pretendía sacrificar en un combate decisivo la gran escuadra combinada que soñaba reunir con las fuerzas de Tolón, Cartagena, Cádiz, Ferrol, Rochefort y Brest. Todo ello se ponía al servicio de su gran ejército invasor. Además no se preocupaba de los grandes problemas navales que acarrearía un desembarco exitoso: mantenimiento de la cabeza de puente, las comunicaciones y el abastecimiento desde Francia. Era el plan de un soldado, no de un marino, como asevera White.

En segundo lugar, Napoleón erraba al pensar que concentrando a algunas escuadras en el Caribe y volviendo rápidamente a Europa para recoger las fuerzas restantes podía engañar a los británicos que dejarían desguarnecido el canal de la Mancha. Pero, tras las malas experiencias sufridas en la guerra de Independencia de Estados Unidos, la estrategia del enemigo era precisamente la contraria. Por otra parte, el emperador no tenía en cuenta el prolongado retorno de América –que llegó a ser de cincuenta días- y la lenta navegación del golfo de Vizcaya que invalidarían la buscada sorpresa. Los factores meteorológicos en el mar eran muy aleatorios y la concentración final en el golfo de Vizcaya suponía también riesgos enormes, pues se llevaba a cabo en el corazón del dispositivo defensivo británico. Además, los vientos que favorecían a la escuadra combinada en su derrota hacia el norte imposibilitaban, por ejemplo, la salida de Ganteaume en Brest.

En tercer lugar, Napoleón fue optimista en cuanto a las comunicaciones oceánicas, cambiando sus órdenes a lo largo de la campaña de 1805. En realidad un mensaje tardaba dos meses en llegar al Caribe, sus portadores podían ser capturados y las escuadras destinadas a reunirse en el mar no podrían encontrarse a tiempo. Así sucedió con las escuadras de Missiessy y Allemand, que no se unieron a Villeneuve por estos errores de planteamiento.

Finalmente el emperador diseñaba su plan como si fuese una parada naval. Pretendía que Missiessy, Ganteaume, Allemand o Villeneuve se reuniesen sin combatir al enemigo. No contaba con la gran capacidad de reacción por parte de Gran Bretaña. En el fondo minusvaloraba la superioridad de la Royal Navy. Ello mostraba con claridad su desconocimiento en torno a las raíces profundas del poder marítimo británico. Imaginaba que la rapidez, la sorpresa, la potencia y concentración de masa inclinarían la balanza a su favor en esta campaña. Su conocida estrategia militar, que le había dado tan buen resultado en tierra, la aplicaba mecánicamente al mar.

Hay autores como Thomazi o Piouffre que lo consideran un plan genial, por la simplicidad de su ejecución, la rapidez de su evolución y el cuidado del detalle, aunque le faltaron los medios necesarios. Sin embargo, estoy de acuerdo con Monaque que era un juego peligroso para los intereses de ambas naciones:

“El fracaso de esta maniobra utópica era patente incluso antes de que la escuadra combinada entrara en Cádiz el 18 de agosto” <sup>(xvii)</sup>.

### **La responsabilidad de Decrès y Villeneuve**

Asimismo existe un consenso general en relación al ministro de Marina, Decrès, considerado corresponsable de la derrota en Trafalgar. Pertenecía al denominado *clan d’Egipte* o *club des vaincus d’Aboukir*: aquel grupo de supervivientes de la campaña napoleónica formado por Ganteaume, Villeneuve y Decrès, que fueron protegidos por el futuro emperador <sup>(xviii)</sup>. Marino conocedor de su oficio, con valor reconocido en combate, fue un buen cortesano, servil con su jefe. Al mismo tiempo, dotado de gran lucidez, se mostró escéptico sobre las posibilidades reales del programa reformista napoleónico. Se convirtió en un buen administrador pero no en un gran ministro, capaz de poseer una estrategia global y de hacerse oír por sus superiores. Se limitaba a seguir las órdenes de su jefe. Despótico con sus subordinados, no deseaba que nadie le hiciese sombra, orillando a marinos ilustres como Bruix o Latouche-Tréville, eligiendo a hombres mediocres para el mando.

Todo ello influyó en la elección de Villeneuve. Sin Estado Mayor de Marina, esta medida recayó sobre Decrès y Napoleón. La insuficiencia de almirantes preparados motivó entonces su designación. Desaparecidos Bruix y Latouche antes del inicio de la campaña, aquéllos encomendaron a Ganteaume la escuadra de Brest y eligieron al débil Villeneuve como jefe de la escuadra combinada. Missiessy o Allemand no disfrutaban de sus favores. Pero Monaque defiende la necesidad de un almirante especialmente genial, que pudiese interpretar las instrucciones del emperador con elasticidad e incluso incumplirlas en momentos determinados. Villeneuve no estaba a la altura de este ideal. Con una lucidez total sobre las posibilidades reales de la alianza naval hispano-francesa, consciente de la mediocridad de recursos en la escuadra combinada, su campaña estuvo llena de vacilaciones. Más aún, sus decisiones tácticas en Finisterre o Trafalgar fueron nefastas. Pero lo más grave fue el cambio de actitud en Cádiz, en medio de la presión insoportable de Napoleón. Muchos autores coinciden en el paso de la inquietud y la depresión hacia una fría determinación, una tentación maligna de huida hacia delante.

Monaque intenta emitir un juicio más ecuánime de Villeneuve:

“¿Quiere esto decir que Villeneuve tiene una gran parte de responsabilidad en el desastre de Trafalgar? Por supuesto que no. No hay duda que otro quizás lo habría hecho mejor... y sobre todo habría evitado ese encuentro desesperado que el desdichado Villeneuve aceptó para poner a salvo un honor que juzgaba comprometido. Pero desde el punto de vista táctico, no habría podido colmar la enorme diferencia que había entre el valor operativo de ambas escuadras y que convertía a Trafalgar en un desastre anunciado”<sup>(xix)</sup>.

Estoy de acuerdo con la primera parte del discurso de mi admirado colega, pero disiento de su idea sobre la inevitabilidad táctica. La clave está, en mi opinión, en la ausencia de liderazgo naval. Hay hechos que ponen en duda esta interpretación tan determinista, como las buenas actuaciones de ciertos mandos españoles y franceses en combates navales anteriores como los del cabo Espartel, Algeciras, cabo de San Vicente y Finisterre, por no mencionar las exitosas campañas de Missiessy y Allemand en el año 1805. Bruix y Mazarredo evitaron igualmente un combate desfavorable en sus campañas de 1799, por ejemplo, y el teniente general español se opuso a los planes fantásticos del Primer Cónsul durante los años 1799-1801, ofreciéndole alternativas estratégicas muy sensatas. Estos marinos hubieran esperado una oportunidad favorable para infligir daños a la Royal Navy en un combate bien planeado. En cuanto a Villeneuve, la alternativa a su desgracia hubiese sido una dimisión irrevocable, como sostienen Masson y Muracciole. El mismo Missiessy alegó enfermedad para dejar el mando, tras la desautorización de su campaña en el Caribe por el emperador.

Aquí de nuevo entra en escena el propio Decrès que, según varios autores, debió deponer a Villeneuve a su llegada a Cádiz y no mantenerle en su jefatura hasta el último momento.

En resumidas cuentas, el combate de Trafalgar puede ser interpretado por el encuentro de dos vanidades heridas: las de Napoleón y Villeneuve<sup>(xx)</sup>. El emperador, dotado de un áurea de infabilidad, responsabilizó a su almirante del fracaso de su campaña utópica. Fue el chivo expiatorio de su cólera, de su incapacidad para entender las complejidades de la estrategia naval de su tiempo.

Este empecinamiento, muy típico de su personalidad, le hizo mantener esta opinión hasta el final de sus días.

### **El combate**

Existen elogios al valor y las dotes de mando de Gravina en estos estudios históricos, en donde se incluye a otros miembros de su equipo. Sin embargo, algunas opiniones se dejan influir por aquella corriente descalificatoria del siglo XIX sobre la Armada. Los mitos se resisten a desaparecer.

Fraser y Desbrière, acudiendo a fuentes parciales, inciden en las peleas y fricciones, incluso hostilidades, entre la oficialidad de ambas escuadras. Harbron critica el estricto seguimiento de las órdenes de Villeneuve por el teniente general español, cuando dispone la salida de Cádiz el 19 de octubre: “sucumbió a la llamada del deber y el honor”. Hoy en día existen otras interpretaciones de lo sucedido <sup>(xxi)</sup>.

Otra acusación contra Gravina, hecha por Fraser, es que no se movió de su posición a retaguardia en Trafalgar para auxiliar al centro de la escuadra combinada, según lo demandaba Villeneuve. Desbrière, por su parte, lo justifica debido a la falta de viento. Añadiría a esta explicación el fuerte ataque que llevaron a cabo las unidades desplegadas de la columna de Collingwood sobre la división de Gravina, que sólo pudo resistir y agrupar en torno suyo a otros navíos. Incluso Lévêque critica a los comandantes de los navíos *Rayo*, *Asís*, *Justo* y *Leandro* por haberse retirado sin participar en el combate, cosa que hoy está desestimada, a la luz de los diarios de navegación españoles <sup>(xxii)</sup>.

Hay autores franceses que se resumen esta errónea interpretación del combate que se ha mantenido durante largo tiempo en un cuadro muy sombrío: menor espíritu combativo español que en Finisterre, abandono de la lucha por tres navíos españoles y ausencia de actuación de la división de Gravina <sup>(xxiii)</sup>.

Sin embargo, otros autores –incluidos los británicos– resaltan el hecho de que la escuadra combinada presentó batalla mejor de lo previsto por Nelson. La táctica controvertida, heterodoxa y peligrosa del almirante para cortar la línea hispano-francesa en varios puntos, su velocidad de ataque, su minusvaloración de la capacidad de reacción del enemigo y la propia inexperiencia de sus comandantes en

una lucha desorganizada y próxima trajeron importantes consecuencias. Los navíos británicos no pudieron apoyarse mutuamente con eficacia. Aún más, según Duffy, varios navíos se entorpecieron unos a otros en su ataque y la artillería no fue todo lo eficaz que se esperaba. Estas circunstancias, unidas a la buena defensa de algunas unidades hispano-francesas, posibilitaron la retirada de Gravina a Cádiz con once navíos (<sup>xxiv</sup>).

También existe un consenso sobre la mala actuación del almirante Dumanoir, en la vanguardia, que no acudió desde el primer momento en auxilio de Villeneuve.

### **El contrataque del 23 de octubre**

En este terreno sigue existiendo una laguna historiográfica. Un autor británico muestra su sorpresa de la salida de ocho navíos aliados en la mañana del 23 de octubre, para reapresar a los buques capturados por los enemigos, rescatando dos de ellos y obligando a los británicos a incendiar algunas presas. También muestra su desconocimiento de las fuentes españolas al asignar todo el mérito de la operación al capitán Cosmao, comandante del navío *Pluton* (<sup>xxv</sup>).

## BIBLIOGRAFÍA FRANCESA

- CORBETT, J. (1910), *The campaign of Trafalgar*, New York-Bombay-Calcuta.
- CLAYTON, T., and CRAIG, Ph. (2004), *Trafalgar. The men, the battle, th storm*, London.
- DUFFY, M. (2004), “La artillería en Trafalgar: adiestramiento, táctica y resultados”, en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G., *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp.127-144.
- FRASER, E. (1906), *The enemy at Trafalgar*, London.
- GARDINER, R. (ed.) (1997), *The Campaign of Trafalgar*, London.
- HARBRON, J.D. (1988), *Trafalgar and the Spanish Navy*, London.
- HOWARTH, D. (1969), *Trafalgar. The Nelson Touch*, London.
- HOWARTH, D. (1988), *Trafalgar. The immortal memory*, London.
- LAVERY, B. (2004), *Nelson’s Fleet at Trafalgar*, National Maritime Museum, Greenwich.
- MAINE, R. (1955), *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*,\_Paris.
- RODGER, N.A.M. (2004) , « La naturaleza de la victoria naval » en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G., *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 113-126.
- RODGER, N. , « La vision des Anglais », en HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d’empire*, Paris, pp. 146-155.
- SCHOM, A. (1990): *Trafalgar: Countdown to Battle, 1803-1805*, London.
- TRACY, N. (1996), *Nelson’s Battles. The Art of Victory in the Age of Sail*, London.
- WHITE, C. (2002), *The Nelson Encyclopaedia*, London, pp. 81-82 y 241-248 (Finisterre, Trafalgar y campaña de 1805).
- WHITE, C. (2004), “El toque ‘Nelson’: la evolución de las tácticas de Nelson en Trafalgar“, en ”, en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G., *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 145-160.

ACERRA, M. y MEYER, J., *Marines et Révolution*; Rennes, 1988.

BATTESTI, M. (2004), *Trafalgar, les alias de la stratégie naval de Napoléon*, Paris.

DESBRIÈRE, E. (1907), *La campagne maritime de 1805. Trafalgar*, Paris.

DUPONT, M. (1991), *L'Amiral Decrès et Napoléon, ou la fidélité orageuse d'un ministre*, Paris.

DUPONT, M., et TAILLEMITE, E. (1995), *Les guerres navales françaises du Moyen Age à la guerre du Golfe*, Paris, pp. 186-207.

HICKS, P.(2001), « Napoléon face à l'Angleterre », *Napoléon 1er*, num. 9, juillet-août 2001, pp. 18-27.

HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris.

JENKINS, H.E. (1977), *Histoire de la Marine Française*, Paris, traduction al francés.

KERAUTRET, M. (2004), « Les alliances maritimes », en HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris, pp. 176-185.

LENTZ, Th. (2000), « Les ministères sous Napoléon », *Napoléon 1er. Magazine du Consulat et de l'Empire*, num. 4, pp. 40-45.

LÉVÊQUE, P. (1998), « L'amiral Decrès, un ministre courtisan », *Revue du Souvenir Napoléonien*, num. 417, mars-avril 1998, pp. 13-21.

LÉVÊQUE, P., (2000), « Napoléon 1er et la marine », *Napoléon 1er. Magazine du Consulat et de l'Empire*, num. 4, pp. 46-55.

LÉVÊQUE, P., (2001), « Trafalgar », *Napoléon 1er. Magazine du Consulat et de l'Empire*, num. 9, juillet-août 2001, pp. 14-27.

MASSON, Ph. (1992), *Histoire de la Marine. Tome I. L'Ère de la Voile*, Paris, seconde édition, pp. 339-376.

MASSON, Ph. (1995), « Napoléon et l'Angleterre », *Le Souvenir Napoléonien*, num. 400, mars-avril 1995, pp. 27-45, y num. 401, mai-juin 1995, pp. 5-20.

MASSON, Ph.; y MURACCIOLI, J. (1968), *Napoléon et la Marine*, Paris.

MEYER, J. ; et ACERRA, M. (1994), *Histoire de la Marine française*, Rennes.

MONAQUE, R. (2004b), « Le haut-commandement » y « Trafalgar » en HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris, pp. 80-85 y 120-129.

MONAQUE, R. (2004), « Trafalgar 1805 : estrategia, táctica y resultados” en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. , *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 161-176.

MOULIN, H. (1882), *Les Marins de la République*, Paris.

MURACCIOLE, J. (1973), « Les opérations navales de 1805 et la bataille de Trafalgar », *Souvenir Napoléonien*, num. 270, juillet 1973, pp. 7-11.

ORTOLI, (1973), « Napoléon et la marine », *Souvenir Napoléonien*, num. 270, juillet 1973, pp. 2-6.

PIOUFFRE, G. (2003), « La marine de Napoléon », *Navires et histoire*, num. 16, fevrier 2003, pp. 84-87.

TAILLEMITE, E. (1988), *L'histoire ignorée de la Marine française*, Paris.

TAILLEMITE, E. , *Dictionnaire des Marins français*, Paris.

TAILLEMITE, E. (1982), *Dictionnaire de la Marine*, Paris.

THOMAZI, A. (1955), « Les idées maritimes de Napoléon », *Neptunia*, num. 37, pp. 21-25.

THOMAZI, A. (1978), *Les marins de Napoléon*, Paris.

---

---

<sup>i</sup> Véase, entre otros ejemplos, la obra de STANIER CLARKE, J., y M'ARTHUR, J. (1809), *Life of Lord Nelson...*, London, 2 vols.

<sup>ii</sup> MARLIANI, M. (1850), *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada Española contra las aseeraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio*, Madrid. La obra de este último es THIERS, A. (1900), *Histoire du Consulat et de l'Empire*, Paris. Existe otro estudio francés: JURIEN DE LA GRAVIÈRE, J.P. (1847), *Guerres maritimes sous la République et l'Empire, avec les plans des batailles...Trafalgar et un carte du Sund*, Paris. También por esta época se publicaban otros trabajos como los de FERRER DE COUTO, J. (1854), *Historia del combate naval de Trafalgar, precedida de la del renacimiento de la Marina española durante el siglo XVIII*, Madrid; y MARCH Y LABORES, J. (1856), *Historia de la Marina Real española desde el descubrimiento de América al combate de Trafalgar*, Madrid.

<sup>iii</sup> DESBRIÈRE, E. (1907); FRASER, E. (1906); y CORBETT, J. (1910). Hay varias obras españolas y francesas en torno a estas fechas, como las de ALCALÁ GALIANO, P., *El combate de Trafalgar*, Madrid, Imprenta del Depósito Hidrográfico, 1909-1930, 2 vols; DESDEVISE DU DEZERT, G. (1898), *La Marine Espagnole pendant la Campagne de Trafalgar*, Tolosa; y FERNÁNDEZ DURO, C. (1973), *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, ed. Facsímil de 1900, Madrid, Museo Naval, tomo VIII, pp. 305-365.

<sup>iv</sup> MASSON, Ph.; y MURACCIOLI, J. (1968). Ambos autores continuarán esta línea interpretativa en trabajos posteriores: MASSON (1992) y (1995); MURACCIOLE (1973).

<sup>v</sup> ACERRA-MEYER (1988); DUPONT (1991); DUPONT-TAILLEMITE (1995); LÉVÊQUE (1998) (2000) y (2001); MEYER-ACERRA (1994); ORTOLI (1973); TAILLEMITE, E. (1988); THOMAZI (1955) y (1978).

<sup>vi</sup> BENNET (1977); GARDINER (1997); HARBRON (1988); HOWARTH (1969) y (1988); MAINE (1955); SCHOM (1990); y TRACY (1996).

---

vii Merino Navarro fue uno de los coordinadores de la obra ACERRA, M.; MERINO, J.; y MEYER, J. (ed.) (1985), *Les marines de guerres européennes XVII-XVIII siècles*, Paris. Véanse las aportaciones de J.I. González-Aller, H. O'Donnell y A. Guimerá a HOWARTH, S. (ed.) (1998), *Battle of Cape St. Vincent. 200 Years. The Bicentennial International Naval Conference. Portsmouth-England. 15 February 1997*, Shelton, The 1805 Club, 1998; GUIMERÁ, A. (1999), *Nelson and Tenerife*, Norwich; y *Bicentenario de la Gesta del 25 de Julio de 1797. Memoria*, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, 1998. C. White lleva a cabo, a su vez, un esfuerzo de comprensión del papel cumplido por la escuadra española en 1805 en su enciclopedia nelsoniana; WHITE (2002), pp. 81-82 y 241-248 (voces dedicadas a Finisterre, Trafalgar y campaña de 1805).

viii GUIMERÁ, A., RAMOS, A., y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid; véanse las contribuciones de P. Marshall, N.A.M. Rodger, M. Duffy, C. White y R. Monaque; GUIMERÁ, A., y PERALTA, V., *El equilibrio de los imperios: de Utrecht a Trafalgar. Actas de la VIIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna* (en prensa), con la participación de N.A.M. Rodger y A. Zysberg.

ix HUMBERT, J.M., et PONSONNET, B. (dirs.)(2004), *Napoléon et la mer. Un rêve d'empire*, Paris. Las aportaciones de R. MONAQUE sitúan la política naval napoleónica en sus justos términos (« Le haut-commandement » y « Trafalgar » pp. 80-85 y 120-129), así como la de N.A.M. RODGER (“La vision des Anglais”, pp. 146-155) y C. WHITE, “Nelson, l’anti Napoléon”, pp. 156-161. Una valiosa obra de divulgación histórica, basada en todas las fuentes disponibles, llevando a cabo también una visión más equilibrada del combate, es la de CLAYTON, T., and CRAIG, Ph. (2004), *Trafalgar. The men, the battle, th storm*, London.

---

<sup>x</sup> MARSHALL, P. J., “El imperio británico y el Atlántico en el siglo XVIII”, en GUIMERÁ, A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, PP. 61-78; MARSHALL, P.J. (ed.)(1998), Introducción a *The Oxford History of the British Empire. Volume II. The Eighteenth Century*, Oxford-New York, OUP, pp. 1-27; y DUFFY, M. (ed.) (1992), *Parametres of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter.

<sup>xi</sup> RODGER, N.A.M., « La naturaleza de la victoria naval » en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, p. 119.

<sup>xii</sup> Véase una síntesis reciente en ZYSBERG, A., « Les officiers et les équipages de la marine militaire française (fin XVIIIe siècle à debut XIX siècle »), en GUIMERÁ,A. Y PERALTA, V., *El equilibrio de los imperios : de Utrecht a Trafalgar. Actas de la VIIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Madrid, vol. II (en prensa). Agradezco al profesor Zysberg el haberme permitido utilizar su texto para esta ocasión.

<sup>xiii</sup> La construcción naval y la función bélica del navío constituyen todavía un campo histórico que merece una mayor exploración. Habrá que medir realmente la adecuación de los navíos franceses y españoles a la guerra ofensiva contra los británicos en tiempos de Trafalgar. Véase RODGER, N. (2003), “Form and Function in European Navies, 1660-1815”, en *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, Amsterdam, pp. 85- 97.

<sup>xiv</sup> KERAUTRET (2004), p. 181.

<sup>xv</sup>CAYUELA FERNÁNDEZ, J. y POZUELO REINA, Á., *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona; y MONAQUE, R., « Trafalgar 1805 : estrategia, táctica

---

y resultados” en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 161-176.

<sup>xvi</sup> MONAQUE (2004) y (2004b); MASSON (1992).

<sup>xvii</sup> MONAQUE (2004)

<sup>xviii</sup> MONAQUE (2004b), p. 182; y MASSON-MURACCIOLE (1968), p. 125.

<sup>xix</sup> MONAQUE (2004), p. 164.

<sup>xx</sup> MASSON (1992), pp. 360-361.

<sup>xxi</sup> HARBRON (1988) pp. 121 Y 132. GUIMERÁ, A. , “Gravina y el liderazgo naval de su tiempo” en GUIMERÁ,A.; RAMOS, A.; y BUTRÓN, G. (2004), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, pp. 233-256.

<sup>xxii</sup> FRASER (1906), pp. 49 y 77; DESVRIÈRE (1907), pp. 136 y 127; LÉVÊQUE (2001), p. 24.

<sup>xxiii</sup> DUPONT-TAILLEMITE (1995), p. 200.

<sup>xxiv</sup> DUFFY (2004); MONAQUE (2004); TRACY (1996), pp. 157 y 175; y WHITE (2004).

<sup>xxv</sup> GARDINER (2001), pp. 169-170. Otros autores endosan a este bravo marino todo el mérito del contrataque; WHITE (2004) y MASSON (1992), p. 373.