

21 de Octubre de 1805: Jornada de sangre frente a cabo Trafalgar

O.R. Ortiz-Troncoso, PhD
Miembro honorario de Liga Marítima de Chile

Artículo publicado en revista Mar, órgano oficial de la Liga Marítima de Chile, número 191, pp.46-52, Valparaíso 2005.

Los historiadores están de acuerdo en que el combate de Trafalgar -frente al cabo de este nombre al sur de Cádiz, hace exactamente dos siglos- fue una de las últimas grandes batallas navales de la época de la vela, oponiendo la flota inglesa a las fuerzas combinadas de Francia y España. Su resultado -es decir el triunfo logrado por Lord Horacio Nelson- tuvo consecuencias que alcanzaron mucho más allá de las fronteras de las naciones involucradas directamente en esa acción. Resumiendo, habría que señalar que su desenlace cerró el paso a la invasión napoleónica lo que justifica el alto costo pagado por los británicos. Además de la pérdida de vidas, el sacrificio financiero fue enorme. Según lo explica el historiador A. Lambert (citado en un reciente artículo de S. Worrall) “Inglaterra se veía confrontada a una guerra total donde se jugaba su supervivencia. Durante la guerra contra Napoleón, el país debió pagar más impuestos por habitante que durante el conflicto contra Hitler”.

A partir de ese 21 de octubre y a lo largo de más de un siglo -hasta la Segunda Guerra Mundial podríamos decir- Inglaterra asumiría un rol preponderante en el dominio de los océanos llegando con sus pabellones de guerra y mercante hasta los más distantes litorales e imponiendo su idioma en el mundo del tráfico marítimo internacional.

La flota británica

En el combate de Trafalgar el buque insignia británico “Victory”, construido en 1765, 69 metros de eslora (100 metros incluyendo el bauprés), 3.500 toneladas de desplazamiento, estaba armado de 100 cañones de entre 12 a 42 libras y su tripulación era de 820 hombres. Una flota compuesta por navíos de línea como éste, o de parecidas características, constituía entonces el arma más poderosa con que podía contar una nación. En efecto, en el contexto de la época, la artillería y capacidad de transporte de una armada la hacían más temible que un ejército que se desplazaba lentamente y que para alcanzar territorios distantes estaba supeditado al transporte marítimo.

La Francia napoleónica ambicionaba constituir una flota equivalente a la británica, indispensable para el bloqueo de Inglaterra y para transportar la masa de soldados y pertrechos necesarios a su invasión y ocupación. Pero una flota no está integrada sólo por naves sino también por individuos que deben demostrar preparación, espíritu de equipo y motivación. Este último requisito sobraba a los británicos porque el enfrentamiento en Trafalgar era para ellos asunto de vida o muerte, convicción acentuada por una propaganda que hacía de una eventual invasión francesa el arribo de las peores miserias, con imágenes de la guillotina revolucionaria ejecutando indiscriminadamente al pueblo inglés. Desde luego la monarquía y la clase dirigente no podían ver con buenos ojos una ocupación extranjera que habría cercenado su

sistema social tradicional, limitado sus privilegios e incentivado una ideología liberal tal como estaba ocurriendo en Europa y Norteamérica.

No podríamos decir que se trató de un combate desigual sino que, al contrario, las fuerzas en pugna estaban numéricamente equilibradas: 27 navíos británicos contra 33 de la coalición franco-española (aunque los jefes de ésta reconocían de que se opondrían a una armada más competente y con naves en mejor estado). Para comparar, digamos que fue como una partida de ajedrez en que ambos contrincantes inician su enfrentamiento con igual número de piezas. La estrategia que empleen determina a la postre cual logrará la victoria, habiendo utilizado las maniobras más adecuadas para atacar y neutralizar los movimientos del rival.

En la época de Nelson, la estrategia tradicional y consagrada en un enfrentamiento de envergadura consistía en alinear las naves paralelamente a las del enemigo para poder utilizar toda la artillería disponible por la banda correspondiente. No está de más recordar que en aquellos buques la artillería sólo era efectiva disparando hacia los costados, prácticamente sin contar con cañones que pudiesen disparar hacia delante o hacia atrás, a excepción de pequeñas piezas de poco alcance.

La originalidad de la táctica de Nelson consistió en que en lugar de formar una línea de combate con su flota, dividió ésta en dos columnas que lanzó perpendicularmente contra la línea franco-española con el ánimo de fraccionarla para luego atacar sus unidades separadamente. La columna situada más al norte iba encabezada por el “Victory”, buque insignia que tenía como capitán de bandera a Thomas Masterman Hardy, colaborador y fiel amigo de Nelson. La segunda columna era conducida por el “Royal Sovereign” donde izaba su insignia el vicealmirante Cuthbert Collingwood.

Esta decisión no carecía de inconvenientes, siendo incluso de elevado riesgo. En efecto, al acercarse las dos columnas a la línea enemiga quedaban expuestas por una media hora a la artillería franco-española sin poder responder con eficacia. Hay que recordar además que todos estos movimientos eran determinados por la fuerza y dirección del viento reinante y, por muy hábiles que fuesen los gavieros, no podía impedirse que una disminución de su intensidad dejase las naves de Nelson en posición totalmente vulnerable frente a las bocas de los cañones enemigos. Sea como fuere, los minutos transcurridos desde que se inició el ataque hasta el encuentro directo con las naves enemigas debieron parecer particularmente largos para las tripulaciones británicas que trataban de protegerse tendidas en cubierta, como era la costumbre, mientras hacía estragos una lluvia de hierro, plomo y fuego. Nadie salía indemne de parecido enfrentamiento, cuando miles de astillas volaban por los aires. Factor decisivo en este combate fue la celeridad de los artilleros ingleses quienes, más experimentados, podían contestar el fuego enemigo dos o tres veces más rápido.

La flota franco-española

Esta fuerza combinada funcionaba no sin problemas, algunos graves, entre ellos la desconfianza. Recuérdese que no mucho tiempo antes los españoles habían combatido junto a los británicos contra los franceses y que más tarde, durante la guerra de liberación de España invadida por Napoleón, esta alianza volvería recomponerse. Probablemente a nivel diplomático y político estos vaivenes eran aceptados con más

fluidez que entre dotaciones enviadas a asumir todo tipo de sacrificios. Como señala Jacques Mordal (1959) “En este caso particular no hay que disimular que los españoles detestaban cordialmente a los franceses a quienes las circunstancias ligaban provisoriamente su suerte”. Aún más, el Almirante Federico Gravina, embarcado en el “Príncipe de Asturias” y que iba a batirse junto a los franceses y contra los ingleses en Trafalgar, era el mismo que doce años antes se había batido junto al Almirante británico Hood contra los franceses en Toulon.

Describiendo los navíos españoles Paul Chack (1935) indica que los había de tres puentes llamados “navíos reales” siendo el más importante el “Santísima Trinidad” de 140 cañones. Luego estaba la categoría de dos puentes armados con 60 a 90 piezas. Su arboladura era más alta que la de los buques franceses e ingleses: “Los bosques de América y de las Filipinas envían, para las carenas, maderas incomparables. Los mástiles son de pinos cortados en los bosques de España, mástiles frágiles, porque sólo los pinos de Riga son suficientemente fuertes y flexibles para cargar la tela, pero los pinos de Riga cuestan caro...”

Richard Hough (1975) enfatiza que “la victoria de Trafalgar en octubre de 1805 representó para siempre el fin del poder naval español, y la marina francesa demoró un cuarto de siglo en recuperarse de las calamidades de ese otoño. Pero por sobre todo, la destrucción de la flota de Villeneuve terminó finalmente con cualquier esperanza que Napoleón hubiese mantenido por invadir Inglaterra”. Para Napoleón la suerte de las armas le resultaba más propicia en tierra, ya que la víspera de Trafalgar sus tropas habían obtenido una victoria en Ulm y el 2 de diciembre alcanzarían un aplastante triunfo contra los austriacos y rusos en Austerlitz.

En Trafalgar el costo en vidas fue enorme y corresponde a la táctica imperante entonces, que básicamente consistía en abatir el mayor número posible de hombres para que el buque quedase sin gobierno y sin medios de ataque o defensa pudiendo ser capturado al abordaje. Para esta tarea el arma por excelencia era la carronada, cañón corto cargado con metralla (apodado “cañón del diablo”) ideado hacia 1779 por la firma Carron Iron Founding de Escocia. Un inconveniente no desdeñable era la cantidad de humo producido por la pólvora de entonces, favoreciendo la eventualidad de atacar un aliado por falta de visibilidad.

El joven Almirante francés de 42 años Pierre Charles de Villeneuve, a bordo del “Bucentaure” (84 cañones), lideraba la flota aliada con la que estableció una línea de batalla remontando hacia el norte, rumbo a Cádiz, la que fue tomando la forma de un amplio arco curvado hacia el Este hasta el momento en que comenzó a tronar la artillería, casi al mediodía. A pesar de la alianza existente, el almirante español Gravina mantenían su independencia frente al jefe francés.

Las instrucciones y arengas de los jefes no dejaban duda del ímpetu y apasionamiento con que se entraría en combate. Es famosa la señal izada en el buque insignia británico indicando “Inglaterra espera que cada uno cumplirá con su deber”, debiendo agregarse la afirmación que repetía Nelson a sus oficiales: “El país requiere la destrucción de las fuerzas enemigas, no sólo una brillante victoria”. Por su parte las instrucciones del almirante francés Villeneuve incluían la siguiente frase: “Todo capitán que no esté en la línea de fuego no estará en su puesto”. Con la firme intención de morir antes que rendirse, la víspera del combate el capitán de navío

español Cosme Damián de Churruca escribía a un amigo: “Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto”.

Al acercarse las flotas Nelson buscó un encuentro directo con el navío almirante del enemigo barriéndolo inmediatamente con su artillería, dejando fuera de combate a un tercio de su tripulación. Pero el “Victory” de Nelson fue a su vez abordado por el francés “Redoutable” (74 cañones). Su comandante era Jean-Jacques-Etienne Lucas apodado “le petit Lucas” debido a su corta estatura. Lucas había probado su capacidad como jefe previendo como sería el encuentro con los ingleses y su superior destreza con la artillería. De esta manera entrenó a sus hombres para un ataque cercano con armas livianas y disparos desde las cofas por un equipo de tiradores experimentados. Procedente de esta nave, a las 13,15 horas un disparo de mosquete alcanzó a Nelson en el hombro atravesándole el pulmón izquierdo e incrustándose en su columna vertebral. Trasladado a un entrepunte, el Almirante comienza una larga agonía que concluirá tres horas más tarde cuando su flota había alcanzado ya la victoria.

Las víctimas

Si bien los muertos en Trafalgar han sido estimados en una cantidad cercana a cinco mil, no hay certeza de que ésta incluya a desaparecidos y heridos, muchos de los cuales fallecerían en los días siguientes con lo que el número de víctimas podría ser notoriamente más elevado. Es fácil imaginar la consternación con que estas trágicas noticias fueron recibidas en las ciudades y aldeas costeras de donde procedían aquellos miles de hombres, en su mayoría jóvenes y adolescentes, que perecieron en las cinco horas que abarcó lo más despiadado de la lucha.

Los ingleses lograron remolcar al seriamente dañado “Victory” hasta Gibraltar, no sin dificultad ya que a partir de esa noche y durante los días siguientes un violento temporal sacudió las maltratadas naves que derivaban a veces sin control y escasa tripulación buscando algún refugio (en Gibraltar existe un cementerio con tumbas de marinos muertos en el combate). El cadáver de Nelson fue conservado en un barril de coñac y trasladado a Inglaterra, recibiendo los primeros homenajes en Greenwich. Finalmente fue sepultado en la catedral londinense de Saint Paul el 9 de enero de 1806 en medio de honores nacionales.

También cayeron en Trafalgar importantes figuras de la Armada española, navegantes representativos de la marina científica como fue el caso de los capitanes de navío Cosme Damián de Churruca y Dionisio Alcalá Galiano que habían participado en prolongadas expediciones hidrográficas a América. Hubo naves que desarboladas y ya sin posibilidades de combatir deseaban someterse al enemigo para ahorrar vidas, pero en ellas no quedaba ningún oficial en pie para autorizar la rendición. En cuanto al almirante Federico Gravina fallecería seis meses después a consecuencia de las lesiones recibidas. El almirante francés Villeneuve cayó prisionero y fue conducido a Inglaterra, siendo liberado a corto plazo. No obstante, parecería haber quedado con tales secuelas psicológicas de su derrota que se quitaría la vida seis meses más tarde, aunque se ha llegado a sugerir que habría sido víctima de un asesinato con ribetes políticos camuflado en suicidio.

Sorprende constatar que a pesar de la ferocidad de estos hechos bélicos el trato humanitario hacia prisioneros y heridos surgía como una de las preocupaciones de Nelson y de contemporáneos suyos, tal vez como fruto del ideario de la Ilustración y de sentimientos que afloraban para destacar los rasgos civilizados de la nación a la que pertenecían. Benito Pérez Galdós en su narración “Trafalgar” (1873) recrea una escena a bordo de un navío español que ha caído en manos de los ingleses y a cuya tripulación pertenece el joven grumete que es la figura central del episodio: “En la cámara encontré a mi señor más tranquilo. Los oficiales ingleses que habían entrado allí trataban a los nuestros con delicada cortesía, y según entendí, querían transbordar los heridos a algún barco enemigo. Uno de aquellos oficiales se acercó a mi amo como queriendo reconocerle, y le saludó en español medianamente correcto, recordándole alguna amistad antigua. Contestó Don Alonso a sus finuras con gravedad, y después quiso enterarse por él de los pormenores del combate”. Algunas páginas más adelante continúa con detalles sombríos: “En un lado de la cámara yacían, cubiertos con el pabellón nacional, los oficiales muertos. Entre tanta desolación, ante el espectáculo de tantos dolores, había en aquellos cadáveres no sé qué de envidiable: ellos solos descansaban a bordo del Trinidad, y todo les era ajeno, fatigas y penas, la vergüenza de la derrota y los padecimientos físicos. La bandera que les servía de ilustre mortaja, parecía ponerles fuera de aquella esfera de responsabilidad, de mengua y desesperación en que todos nos encontrábamos. Nada les afectaba el peligro que corría la nave, porque ésta no era más que su ataúd”.

Ocho años antes de Trafalgar, en julio de 1797, el propio Nelson había sido testigo directo de aquellos rasgos humanitarios cuando fracasó en su plan de desembarco para posesionarse de Santa Cruz de Tenerife, islas Canarias, dejando tras sí numerosos cautivos y heridos (él se encontraba entre los lesionados debiendo amputársele el brazo derecho). Nelson envió una nota al jefe enemigo agradeciendo la compasión demostrada hacia sus hombres que habían sido hospitalizados y alimentados, a la que el general español Antonio Gutiérrez respondió con unas líneas que concluyen diciendo: “Ningún lauro merece el hombre que sólo cumple con lo que la humanidad le dicta, y a esto se reduce lo que yo he hecho para con los heridos y para con los que desembarcaron, a quienes debo considerar como hermanos desde el instante que concluyó el combate”.

Nelson

El almirante Nelson demostró a lo largo de su carrera un notorio control de sí mismo en los momentos de peligro, lo que le valió la admiración sin límite de quienes servían a sus órdenes. Era muy diferente al pulcro gentilhomme en uniforme de gala que muestran sus retratos oficiales, desentonando con las huellas que dejaron sobre su cuerpo los combates en que participó y especialmente las mutilaciones (un ojo y un brazo). De estatura mediana para la época (1,68 m), de contextura delgada, rostro poco agraciado y con varias enfermedades a cuesta, no causaba admiración por su físico sino por su desenvoltura y prestancia. En la jornada de Trafalgar su edad era de 47 años, 35 de los cuales había pasado en la Royal Navy a la que había ingresado siendo todavía un niño. Pero esto no era todo, ya que de los doce últimos años de su carrera sólo pasó dos en tierra.

Nelson y Cochrane

Como sabemos, en los inicios de nuestra Armada la quintaesencia de lo británico estuvo encarnada por Lord Thomas Alexander Cochrane (1775-1860), contratado por el Gobierno de Chile entre 1818 a 1823, a quien se agregarían otros marinos de igual origen. Enrique Bunster, en su biografía del personaje (1943), no se priva de anotar similitudes y diferencias entre éste y su contemporáneo Nelson. Señala, por ejemplo, que ambos compartieron un real y marcado desdén tanto hacia el peligro como hacia las opiniones de sus superiores, tratando de imponer su criterio personal y obedeciendo a su propio raciocinio, a veces sin mayores miramientos. Destacando las diferencias dice que “ya en lo físico estaban encontrados. Lord Nelson era pequeño de estatura, feble y enfermizo, propenso al paludismo, al resfrío [...] Tenía la cara pálida y terrosa, y la piel de la frente y de las mejillas cruzada de cicatrices inferidas por los astillazos de los combates [...] Su voz era fina y suave, nunca alterada por la cólera ni menos por el miedo, que no conoció. Lord Cochrane tenía un airoso porte [...] y cuando vino a Chile, a los 43 años de su edad, todavía ostentaba el continente de un sólido ‘sportsman’. Poseedor de una salud de hierro, que le permitió vivir 85 años y servir en la Escuadra casi hasta la víspera de su muerte”.

En “Tierra de Océano” (1946) Benjamín Subercaseaux subraya que “Cochrane era de la escuela de Nelson: había servido a sus órdenes”. En cuanto a su incorporación a nuestra naciente marina hace notar que “algunos oficiales amigos suyos le acompañaban en este viaje a Chile (había puesto como condición elegirlos él mismo), muchachos magníficos que se habían lucido en las campañas de Nelson, cuando la fiebre marítima de Inglaterra llevó tanto hijo de familia hacia el mar. Ahora andaban por ahí, cesantes, sin fortuna ni esperanzas. Eran en su mayoría un poco atolondrados, aventureros y emparentados entre sí, tanto por lazos de familia como por otros más sólidos que consisten en tener un mismo carácter, mismos defectos e ideales comunes”.

Relatando la vida de Nelson, Edgar Vincent (2003) incluye un par de rasgos de los aventureros inicios de la carrera de Cochrane. Anota así que “un año después de haber encontrado a Nelson”, Cochrane con su débil bergantín “Speedy” de 158 toneladas capturó en una intrépida acción a la fragata española “El Gamo” de unas 600 toneladas para lo cual los 54 hombres bajo su mando debieron enfrentarse a 319 enemigos. A medida que avanzaba en su carrera Cochrane asumió una actitud crítica y “llegó a ser un cruzado contra la incompetencia y el soborno en la administración naval”, tratando de asumir dos roles muy diferentes, el de marino y el de político, encontrando en ello un sinfín de tropiezos y decepciones que terminaron alejándole de su patria.

Comparando el fin de ambos, Bunster concluye: “Nelson terminó como mártir -murió justo cuando dejaba ganada la más grande de sus batallas-, y entonces su figura se sublimó, y su nombre fue evocado por millones de ingleses como el de una especie de santo nacional. Cochrane, en cambio, murió de viejo, en su casa y en su cama, y esta muerte no es un buen final para un batallador”.

Epílogo

En Junio de 1993, mientras efectuábamos un curso de navegación a bordo de una nave de la compañía Brittany Ferries, uniendo diariamente la costa francesa a la británica, cada madrugada al arribar a Portsmouth surgía a la distancia y entre la bruma la arboladura del “Victory”, allí conservado en seco como museo y santuario del más significativo triunfo naval británico. Tenerlo a la vista por algunos minutos, luego de las horas de vigilia en el puente, hacía que se insinuaran en la imaginación sentimientos de admiración por la sostenida trayectoria marítima de aquella nación. Esto iba unido a la impresión sombría de que esa máquina de guerra había causado tantas muertes en el campo adversario como, recíprocamente, había sido postrar cobijo para esos hombres de mar que dejaron de existir sobre su cubierta a pocos pasos de su legendario almirante. Otros guardaron para el resto de su vida y como único galardón de aquel 21 de Octubre las mutilaciones provocadas por el fuego enemigo.

Al parecer en Gran Bretaña las grandes figuras de la historia alcanzan la exaltación popular mostrando no únicamente cualidades, sino también un flanco débil. Esto les permitiría soslayar diferencias de origen o de fortuna para situarse, por lo menos con determinada faceta de su personalidad, como semejantes a muchos a pesar de ser únicos por sus virtudes. La conocida vinculación extramarital con Lady Hamilton constituyó en Nelson el signo de debilidad sentimental que hacía del ídolo un ser humano.

La conmemoración de los dos siglos de Trafalgar ha dado lugar a celebraciones como la gran revista naval internacional del 27 al 29 de junio, exposiciones, ceremonias militares y actos públicos en diversas ciudades y obviamente el 21 de octubre en Portsmouth y en la plaza londinense donde se alza la columna con el monumento al héroe. Pero tal vez uno de los mayores homenajes recibidos por Nelson le fue otorgado cuando estaba todavía en vida. Luego de la derrota que había infligido a los franceses en la batalla de Abukir (Egipto) en 1798, el almirante visitó a la familia del príncipe húngaro Esterhazy para la cual Joseph Haydn había compuesto la “Misa in Angustiis”. Interpretada en presencia del ilustre huésped, a partir de ese momento esta joya de la música universal pasó a ser conocida para siempre como “Misa Nelson”.

Fuentes citadas:

- Bunster, E. (1943) Lord Cochrane. Santiago.
- Chack, P. (1935) Deux batailles navales. Lepante, Trafalgar. Paris.
- Hough, R. (1975) A history of fighting ships. London.
- Mordal, J. (1959) Vingt-cinq siècles de guerre sur mer. Paris.
- Pérez Galdós, B. (1873) Trafalgar. Madrid.
- Subercaseaux, B. (1946) Tierra de Océano. Santiago.
- Vincent, E. (2003) Nelson, love & fame. London.
- Worrall, S. (2005) La victoire mortelle de l’Amiral Nelson. National Geographic France, Oct. pp 86-101.