

ALGUNOS APUNTES SOBRE EL COMBATE DE TRAFALGAR

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Universidad de San Pablo-CEU



ESULTA difícil, a estas alturas del segundo centenario de la célebre batalla, escribir algo sobre ella que resulte nuevo o poco conocido al menos para un lector medianamente informado. Sin embargo, y para no aburrir al paciente lector, nos centraremos en dichos aspectos poco o nada recordados, sabiendo que en los demás abundan las fuentes con que se puede completar nuestra visión, explícitamente limitada.

Las órdenes de Villeneuve

Bien se puede afirmar que el de Trafalgar fue un combate estratégicamente inútil, pues Napoleón, una vez que supo que su almirante se había desviado desde La Coruña y Ferrol a Cádiz, en vez de embocar, como tenía prescrito, el Canal de la Mancha, levantó su campamento de Boulogne y dirigió su «Grand Armée» contra la Europa central, donde al poco alcanzaría los grandes triunfos de Ulm y Austerlitz sobre los imperios austríaco y ruso.

El plan de invasión de Gran Bretaña había sido pues abandonado, y lo que hiciera ya la flota de Villeneuve era absolutamente secundario.

De hecho, las nuevas órdenes del emperador para Villeneuve, de fecha 14 de septiembre, confiaban a su flota un papel menor en su gran estrategia: se trataba de zarpar de Cádiz, por entonces vigilado pero aún no bloqueado en fuerza por el enemigo, unirse a la división española basada en Cartagena y, ya reunida la imponente escuadra de unos 39 navíos, hacer rumbo al reino de Nápoles, apresando todos los buques que encontrara en el trayecto o en aquellas aguas y dejando en tierra las realmente escasas tropas de desembarco francesas para que cooperasen a la invasión de aquel reino. Se señalaba como enemigos a los buques napolitanos, británicos y rusos. Efectuado el *raid*, la flota se dirigiría a Tolón, donde invernarían españoles y franceses, preparándose y esperando nuevas órdenes para la campaña del año siguiente. Con ello,

los franceses aspiraban seguramente a hacerse gratis con lo mejor de la flota española, como ya habían intentado antes. Se le recordaba a Villeneuve la conveniencia de atacar un convoy británico a Malta, y la de no desaprovechar ocasiones para atacar y aniquilar a una fuerza enemiga inferior. Las provisiones embarcadas no eran más que para mes y medio o dos meses, lo que indica la duración de la corta campaña.

Pero si los efectos militares de aquel limitado plan debían ser poco menos que anecdóticos, la jugada política de Napoleón era artera para los españoles, a los que no se les informó de los objetivos de la campaña.

En primer lugar, significaba el enfrentamiento de la corona española con la napolitana, entonces estrechamente emparentadas, pues el rey de Nápoles era nada menos que hermano de Carlos IV, siendo ambos hijos del gran Carlos III, que había sido rey sucesivamente de uno y otro reino.

Esto era sencillamente inaceptable para los intereses españoles, unido al hecho de que el mismo Gravina era napolitano de nacimiento y tenía allí su familia.

Pero, además, se señalaba como enemigos a los rusos.

Los tratados de alianza de España con Francia estipulaban claramente que Carlos IV sólo estaba en guerra con Gran Bretaña, desentendiéndose de los posibles aliados que ésta tuviera en el continente, con lo que la jugada de Napoleón estaba clara: poner a España en guerra con toda la coalición.

Gravina y el resto de los mandos españoles de la escuadra no eran tontos, y aunque a ellos se les dijo que la flota combinada sólo llevaría unas tropas al reino de Etruria, confiado a una de las infantas españolas, Gravina consultó con Godoy, quien impasible, siguió insistiendo que nada pasaría incluso en ese caso, ya que las hostilidades las efectuarían sólo los franceses y demás pamemas, fáciles de decir en un despacho pero absolutamente impracticables en una campaña en la que los navíos españoles y franceses irían mezclados en la formación. Lo mismo aseguró Villeneuve.

Hay algunos autores que sostienen que Gravina quedó tranquilizado por dichas seguridades, juicio del que discrepamos por completo. Para nosotros, el gran marino español vio perfectamente lo que se avecinaba, pero no podía desobedecer o discutir las órdenes de su gobierno, y sabiendo lo que le esperaba a él y a sus hombres acató disciplinadamente lo que se le ordenaba.

Pero aquí tenemos otro buen motivo, diríamos que hasta decisivo, para que los mandos españoles no sintieran ningún entusiasmo por la salida: no se negaban a partir al combate, pero les preocupaba profundamente la celada de Napoleón. Casi la menos mala de las opciones era la de ser derrotados por Nelson, pues en caso contrario, las posteriores operaciones de la flota combinada pondrían a España en guerra con Nápoles, Austria, Rusia y Prusia, virtualmente con toda Europa, cosa que la diplomacia española había conseguido evitar hasta entonces.

Y pese a todo, salieron y combatieron hasta el amargo final y aun después, en el contraataque del día 23, causando la admiración de sus aliados y de sus enemigos.

Cañones y artillados

Pese a que el mismo Nelson resultó herido mortalmente de un disparo de fusil, resulta evidente que el combate de Trafalgar fue eminentemente artillero.

A este respecto conviene recordar que los británicos tenían la superioridad de fuego a corta distancia que les prestaban sus carronadas —piezas de gran calibre y escaso alcance—, que aligeradas de peso por su reducción de largo de caña y paredes menos gruesas, debían soportar una menor carga de pólvora, instalarse en cubierta y barrer desde allí con metralla e incluso balas las cubiertas y aparejos enemigos.

Las había de muchos calibres, pero el más frecuente en navíos era el de a 32 libras de proyectil, aunque existían hasta de a 68, cuando el mayor calibre convencional a bordo de los navíos británicos era solamente de a 32 y en baterías bajas.

Curiosamente, las carronadas no entraban en el porte del buque, y así, un navío de 74 cañones llevaba de hecho diez o doce piezas más, las carronadas, inútiles a media o larga distancia de combate, pero mortales a la distancias tan cortas a que preferían entrar ellos en combate.

Sin embargo, y que sepamos, nada se ha publicado sobre el armamento concreto de los navíos británicos en Trafalgar, tal vez porque cada comandante se «agenciaba» las que podía en número y calibre, y desde luego, hemos podido comprobar que existían muchas disparidades en la época incluso entre buques iguales o del mismo porte.

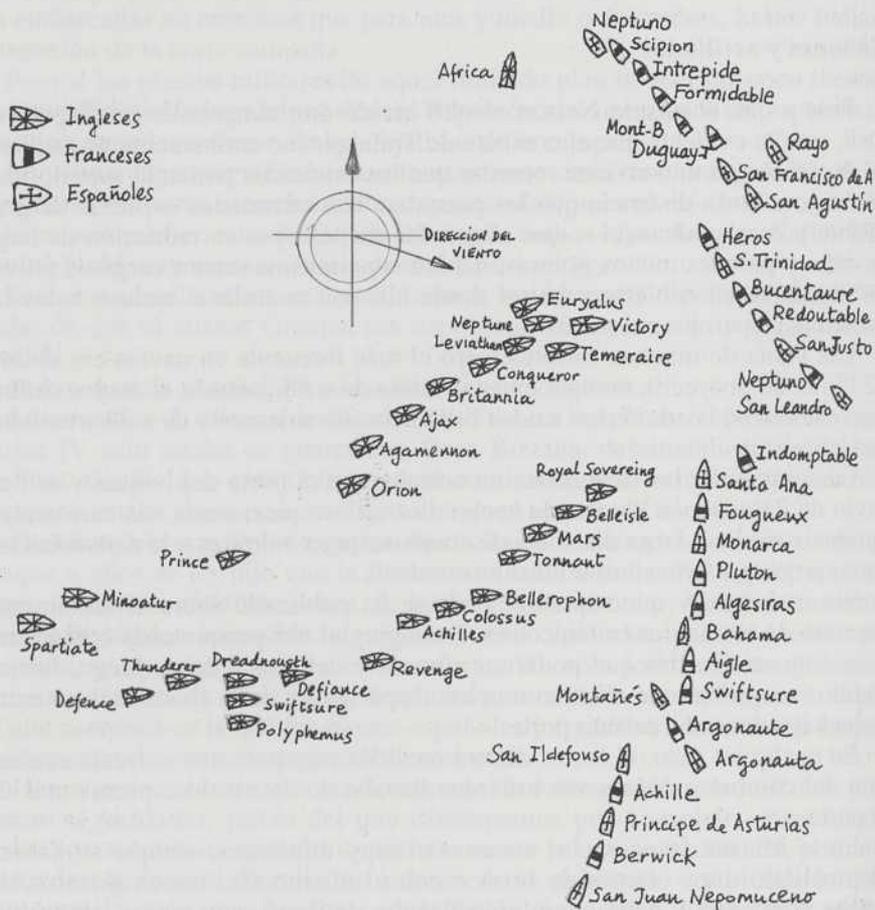
En cualquier caso, el lector deberá recordar esto para una correcta evaluación del combate: cada navío británico llevaba de diez a doce piezas más de su porte.

En la Marina francesa las cosas eran muy diferentes, aunque se habían desarrollado unos obuses de bronce con el mismo fin, nunca gozaron de mucha confianza y cada navío sólo llevaba de dos a seis piezas, junto con alguna pieza más convencional, instalada en cubierta, pero sin igualar ni de lejos la potencia de fuego a corta distancia de los ingleses.

Esto resultó crucial por cuanto Villeneuve, sabiéndose inferior en otros aspectos, preconizaba el abordaje como táctica decisiva. Pero los innegablemente valientes trozos de abordaje franceses fueron literalmente pulverizados por el fuego de las carronadas, que sólo tenían enfrente a las piezas de a ocho enemigas y algunos de los mencionados obuses. Y el fuego de fusilería de las cofas no podía tampoco contrarrestar semejante masa de fuego, aunque se apuntara algún éxito como el ya citado en la persona de Nelson.

COMBATE DE TRAFALGAR

Situación a las 1200 horas del 21 de octubre de 1805.



Buques insignias

Franceses:

Villeneuve: *Bucentaure*.
 Dumanoir: *Formidable*.
 Magon: *Algeiras*.

Espanoles:

Gravina: *Principe de Asturias*.
 Álava: *Santa Ana*.
 H. Cisneros: *Santísima Trinidad*.

Ingleses:

Nelson: *Victory*.
 Collingwood: *Royal Sovereign*.
 Northesk: *Britannia*.

(Dibujo: M. J. J.).

Por contra, en los navíos españoles la situación era muy distinta. Aquí no se habían infravalorado las carronadas enemigas y se intentó darles respuesta adecuada. Correspondió tal tarea al por entonces comisario General de Artillería de la Armada don Francisco Javier Rovira, que presentó su primera propuesta de obuses nada menos que en 1783, aprobados en 1785 y, valorados exhaustivamente en pruebas comparativas con las carronadas, tanto las capturadas al enemigo como las de una corta producción nacional.

Al final se decidió hacerlas de hierro y con calibres desde las 48 libras a las seis, aunque los más normales en nuestros navíos fueron los de 30 y 24. Como entre los ingleses, las nuevas piezas debían substituir parcialmente las piezas menores, de a ocho libras montadas en cubierta, con peso más o menos equivalente, pero de efectos mucho más demoledores a corta distancia.

Según el nuevo reglamento de artillado de 1803, que era el vigente en los días de Trafalgar, el nuevo artillado sería:

- Diez obuses de a 48 y seis de a 24 en los navíos de tres puentes y 112 cañones, que pasarían a tener 118 piezas. Se exceptuaba al *Trinidad*, que ya muy cargado, llevaría sólo 10 de a 24, pasando así a llevar 136 piezas, el máximo de la época.
- Diez obuses de a 24 para el *San Fernando* y casi con toda seguridad el *Rayo*, que de 86 pasarían a 96 piezas.
- Diez de a 36 y 6 de a 24 en los navíos de 80 cañones, que pasarían al porte de 86.
- Diez de a 30 y seis de a 24 en los de 74, que pasarían a ser de 80.
- Doce de a 24 en las fragatas, que pasaban de ser de portes de 40 y 34 a los de 42 y 38.

Siempre, según dijimos, suprimiendo parte de las baterías altas de a ocho, pero no en su totalidad.

Claro que una cosa son los reglamentos y otra la realidad, y más en aquellos años de escaseces presupuestarias para la Real Armada, pero lo cierto es que los navíos que combatieron en Trafalgar cumplían bastante aproximadamente el reglamento antedicho. Sería largo y complejo señalar el de todos los navíos, pero, como ejemplo, el bravo *San Juan Nepomuceno* del inmortal Churruca, en vez de los 74 que le correspondían por porte montaba un total de 82 piezas: 28 cañones de a 36; 30 de a 18; 8 de a 8; 10 obuses de a 36; seis de a 24 y, aparte, cuatro pedreros de a 4. El *Bahama*, del no menos heroico Alcalá Galiano, sin embargo, iba peor artillado con 78 piezas en vez de las 74 del porte, y de ellas 28 de a 24, 39 de a 18, 10 de a 8, 6 obuses de a 30, 4 de a 24 y 4 pedreros de a 4.

Según nuestros cálculos, entre los 15 navíos españoles que combatieron en Trafalgar llevaban unas 96 piezas por encima de sus portes teóricos u oficiales, que siguieron siendo de 112, 80, 74 y 64, pues sólo en el caso del *Trinidad*

se insiste siempre en sus 136 piezas, redondeadas a 140 con la inclusión de los cuatro pedreros de a cuatro.

Como puede observarse, los artillados eran ligeramente distintos en cada navío y no se solieron incluir los incrementos en los portes oficiales de los navíos, de forma en ambos casos análoga a lo que sucedía en la Marina británica.

A diferencia de las carronadas inglesas, los obuses españoles tenían más aspecto de piezas convencionales, aunque más cortas, pero con el mismo montaje de cuatro ruedas que los cañones normales, pues se criticaban las cureñas especialmente ligeras para carronadas de los ingleses por su falta de estabilidad, aunque permitían una mayor puntería lateral.

Otra particularidad de los obuses españoles es que podían disparar, además de metralla, granadas explosivas, seguramente esféricas y de mecha, e incluso descargadas, pues se contaba con los efectos del proyectil al fragmentarse.

Como ya hemos visto, además, y por lo que respecta a las piezas convencionales, algunos de los navíos españoles de dos puentes sustituyeron los cañones de a 24 de la batería baja por los de a 36, el mayor calibre embarcado entonces, en un intento de reforzar todo lo posible su artillado.

Como vemos, y con gran diferencia de los franceses, los navíos españoles que combatieron en Trafalgar sí que eran más o menos equivalentes a los de sus enemigos en potencia artillera a corta distancia, la principal ventaja británica.

Ello explica la muy diferente táctica de los españoles respecto a los franceses y el disímil aguante de unos y de otros: los navíos franceses se la jugaban literalmente en sus intentos de abordaje, tras el fracaso de los cuales, y con su dotación más que diezmada, no les quedaba sino la rendición en un relativamente corto espacio de tiempo, mientras que los españoles entablaban largos duelos artilleros que prolongaban su resistencia durante horas, como apreció el común enemigo.

También es cierto que, en aquella época y en tierra, los franceses destacaron en combates que se prolongaban horas de un único día, de Austerlitz a Waterloo, mientras que los españoles éramos capaces de soportar meses de asedio en Zaragoza y Gerona. Tal vez, aparte del armamento y de la táctica, tuvieran que ver algo en todo ello los respectivos caracteres nacionales.

Las tácticas

Ha sido muy discutida la famosa orden de virada de Villeneuve antes de romperse el fuego, y de hecho se comenta y valora en otro trabajo de este número de la REVISTA GENERAL DE MARINA, pero siendo de importancia decisiva para el desarrollo del combate, no queremos dejarla sin analizar.

En primer lugar, no cabe duda de que ofreció literalmente «en bandeja» la flota combinada a Nelson, pues no es que a consecuencia de la nefasta virada aparecieran «algunos huecos» en la línea aliada, sino que ésta se convirtió en un tropel de buques, muchos caídos a sotavento e imposibilitados de entrar en combate cuando hubiera convenido, y el resto más agrupados en una desperdiciada hilera que formando una verdadera línea de combate.

Se ha discutido si la virada tuvo que ser en redondo o por avante, pero lo que nos parece fundamental es que se ordenó por giros simultáneos, y si eso es difícil incluso en la época de la propulsión mecánica, imaginemos lo que era en la de la vela, con una flota aún poco o nada conjuntada, como recién salida de puerto y muy heterogénea, pues los navíos españoles pertenecían a los sistemas de Jorge Juan, Gautier, Romero Landa y Retamosa, con casi cuarenta años de diferencia entre su concepción.

No vamos a cometer el atrevimiento de señalar la maniobra que nos parece oportuna, pero sí recordar que en el tratado de señales de día y de noche e hipótesis de ataques y defensas dispuesto por el E. M. de Marina para auxiliar la instrucción de este ramo, publicado en 1804 y que era el reglamento táctico en vigor entonces en la Armada, se preveía, en caso semejante, arribar, es decir, virar hacia sotavento para distanciarse del enemigo y ganar velocidad y respuesta al timón, con lo que se podría, en su caso, reformar la línea o emprender la virada, que ya sólo sería un cuarto de virada, con más garantías, por no hablar de otras alternativas más complejas en las que no entraremos.

También la virada pudo ser por contramarcha, y no por giros simultáneos, lo que hubiera sido más hacedero. Si se hizo por giros simultáneos, mucho más difícil, fue probablemente, porque y como de costumbre, Villeneuve tardó en decidirse y el enemigo estaba ya demasiado cerca. Por contramarcha se hizo en el previo combate de Finisterre y con ello Gravina frustró la prevista maniobra de envolvimiento inglesa.

Aunque, tal vez, y dado el bajo nivel de las dotaciones, hubiera sido mejor dejar las cosas como estaban. Con ello, la retaguardia de Dumanoir hubiera quedado envuelta, pero hubiera quedado libre la escuadra de observación de Gravina. Y ya sabemos que el almirante francés hizo muy poco y muy tardíamente por auxiliar al centro aliado, mientras que Gravina no hubiera perdido momento ni ocasión. En vez de eso, hombres como Churruca y Alcalá Galiano tuvieron que vérselas con el enemigo en la peor situación posible, en vez de quedar en disposición de acudir al punto más amenazado, para lo que no les faltaba ni pericia ni decisión, cosas que si se echaron de menos en Dumanoir.

Como lamentó Escaño, jefe de Estado Mayor de la escuadra española, la inoportuna virada dejó a los navíos casi parados, facheando para no abordarse unos a otros, pese a lo que hubo algún choque, y más atentos a ello que al enemigo ya muy próximo. En realidad, muchos estaban atravesados a la teórica línea de combate, y sólo pudieron abrir el fuego cuando fueron rebasados por sus enemigos, en vez de batirles tranquilamente en la fase de acercamiento.

Recordemos que en la nueva vanguardia, de los 14 navíos, de las dos divisiones aliadas que se enfrentaban a los 12 de la columna de Nelson, los siete de Dumanoir estuvieron largas horas como simples espectadores, y cayeron a sotavento tres de los siete de la división de Villeneuve, con lo que todo el poder de los 12 navíos británicos tuvo por únicos enemigos durante largas horas a los heroicos *San Agustín*, *Trinidad*, *Bucentaure* y el *Redoutable*, por lo que no tiene nada de inexplicable el triunfo inglés, pues eran doce contra cuatro. Es cierto que Dumanoir por fin acudió en su socorro, pero cuando ya estaba todo decidido, y se limitó a dar una pasada antes de separarse del combate y dirigirse a mar abierto, separándose de su flota. Mucho más decididos fueron dos navíos franceses, los *Fougueux* e *Intrepide* así como el *Neptuno* español, pero llegaron demasiado tarde y sólo incrementaron el número de las pérdidas.

Así se dio el hecho, verdaderamente insólito, que de los 14 navíos aliados de cabeza sólo lucharon verdaderamente cuatro, cinco con el *Neptuno* que llegó demasiado tarde, y con el refuerzo de dos franceses más de retaguardia. Pero los 12 navíos ingleses sólo tuvieron que aplastar primero a cuatro, y una vez conseguido, a los tres que acudieron tardíamente en su auxilio, mientras que nueve navíos aliados se limitaron a cambiar cañonazos con el enemigo, tarde y a larga distancia, antes de retirarse Dumanoir a mar abierto con cuatro de sus navíos, todos franceses, y el resto, tres navíos españoles y dos franceses, a Cádiz

No parece, por tanto, un prodigio, sino algo muy natural, el que doce navíos ingleses aplastaran a cuatro aliados, y luego a los otros tres que acudieron en su auxilio. Algo falló de manera rotunda en Villeneuve como líder cuando ni siquiera fue apoyado de manera efectiva por sus subordinados. Incluso en el combate de San Vicente los españoles tuvieron el reflejo de acudir hasta sin órdenes en socorro del insignia *Trinidad*, salvándole a la postre e impidiendo que el desastre fuera mayor.

El combate en el resto de la línea fue muy diferente, pues aquí el líder era Gravina, y fue donde se luchó más y se causaron más bajas y daños al enemigo, salvándose el insignia *Príncipe de Asturias* pese a tener serios daños y unas 150 bajas, de hecho más que algunos de los navíos que se rindieron.

Pero en esta zona del combate la «gran táctica» deja paso a la «pequeña táctica» británica que nos proponemos explicar de forma sucinta.

Justamente fue la ahora retaguardia aliada, o la mitad final de la flota, la más afectada en su formación por la virada, quedando muchos navíos sotaventados y los demás con muchos huecos entre ellos.

Ello facilitó extraordinariamente el ataque de los 15 navíos de Collingwood que pudieron cortar la ya inexistente línea aliada por muchos puntos a la vez, y aquí entra lo que antes hemos llamado «pequeña táctica».

Un navío inglés se dirigía en línea recta contra uno aliado, el británico impulsado por todas sus velas y con viento en popa, el aliado prácticamente

parado o derivando lentamente tras la virada y en facha para no abordarse con algún compañero.

El navío inglés se podía acercar casi impunemente a cortar la popa del aliado, pues con la artillería de la época y su disposición a bordo era muy difícil de batir por los cañones del aliado, de escaso ángulo de puntería horizontal, y tampoco por su matelote de popa, que era quien debía haber cubierto ese ángulo muerto, alejado de él y dejando espacio libre para que el navío británico cortara la línea por ese punto.

Al pasar por la popa del aliado, el británico descargaba todos sus cañones, cargados incluso con doble o triple bala contra aquella parte, la más desprotegida y débil de un navío de la época, donde se hallaban el mando y el timón, batiendo las balas de enfilada todo el buque y sembrando de muerte las baterías.

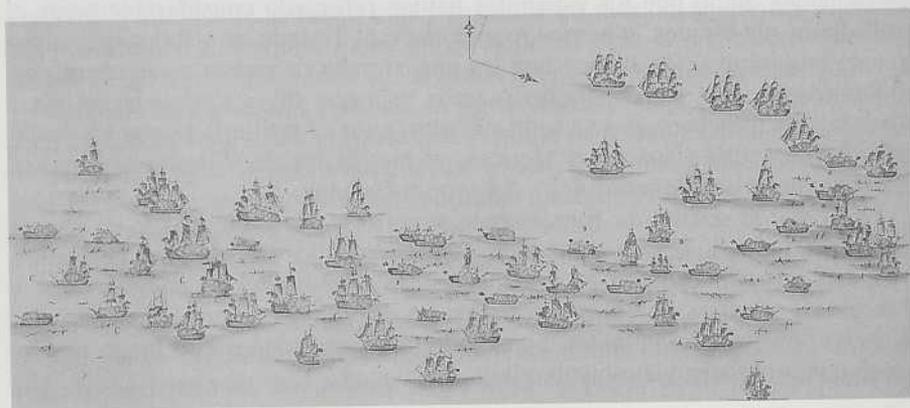
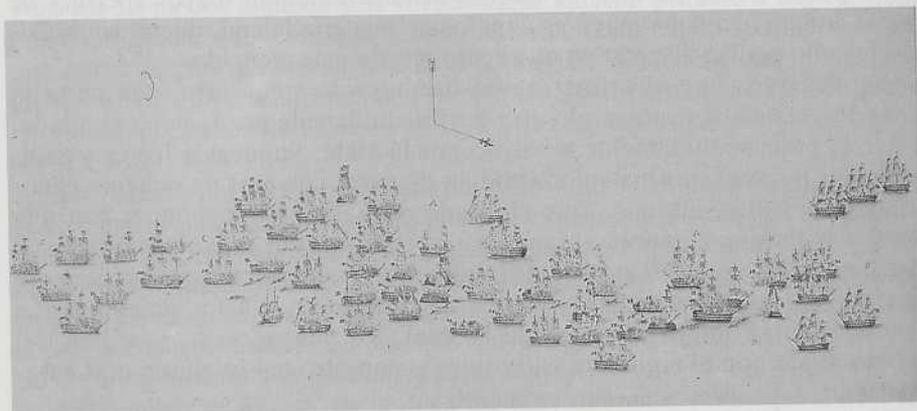
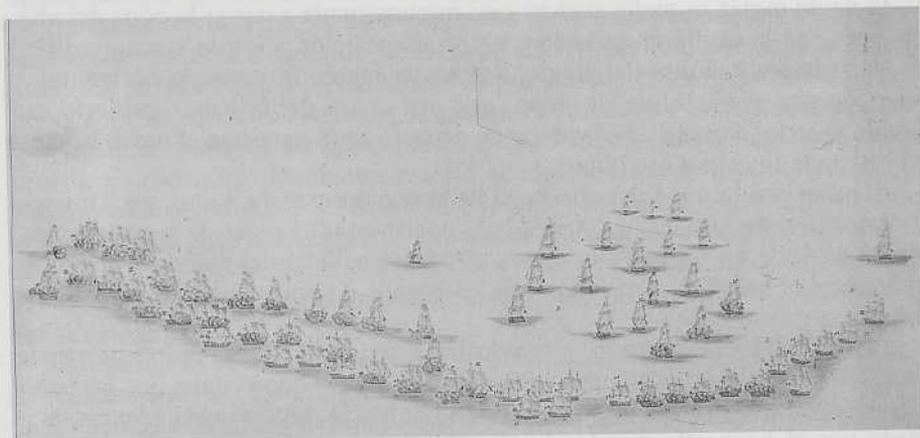
Tras aquel brutal zarpazo, el navío británico orzaba y se colocaba por la proa del navío aliado, batiéndolo de enfilada de paso que evitaba que las baterías del contrario le alcanzasen con toda su potencia. Esto se veía además facilitado por el hecho de que los buques británicos tenían mayor apertura de portas, lo que facilitaba mayores ángulos de puntería lateral, mientras que los aliados sólo podían disparar en un ángulo mucho más reducido.

Supongamos que al primer navío británico le sigue otro, que corta la línea por su estela, propinando otra terrible andanada por la popa al aliado, y que se pone seguidamente a batirlo por la aleta. Supuestos los tres navíos de dos puentes, los británicos podían disparar con más de ochenta cañones y carronadas, mientras que el aliado apenas podía responder con una veintena. Esto y el doble zarpazo en popa decidían inexorablemente el combate y no eran necesarias normalmente grandes concentraciones de navíos ingleses sobre cada uno de los aliados para que éstos renunciaran a una resistencia imposible, tras de lo cual, los vencedores procedían del mismo modo con el siguiente en la línea o con otro navío aliado más sota-ventado.

Ya hemos dicho que los españoles habían reforzado considerablemente el artillado de sus buques, y hemos mencionado el Tratado de señales que supuso toda una innovación táctica que les aproximaba de nuevo a sus enemigos, en ambos aspectos los españoles éramos más que dignos adversarios. Otra cosa eran los franceses, pese a todo su valor, pues su artillería estaba ya desfada, y en cuanto a sus ideas tácticas, al menos las de Villeneuve, estaban completamente obsoletas a juicio del propio Gravina.

En lo que sí resultaron francamente superiores los ingleses fue en lo que hemos denominado «pequeña táctica», estimulada por el liderazgo de Nelson que supo infundir espíritu de iniciativa y de agresividad en comandantes y dotaciones, mientras que el pobre liderazgo de Villeneuve coartaba cualquier iniciativa en los comandantes, esperando siempre órdenes que luego podían aducir que no habían visto o entendido.

LÁMINAS DE CROQUER DEL MUSEO NAVAL (FRAGMENTOS)





Las famosas láminas de Croquer que se conservan en el Museo Naval representan cuatro posiciones del combate de Trafalgar (al empezar el combate a las dos de la tarde, a las cuatro de la tarde y después de combate) según las únicas copias de los originales trazados por Escaño, que posee el jefe de la Armada Española Emilio Croquer, bajo cuya dirección han sido reproducidos fielmente en cumplimiento del mejor desempeño de la comisión que le confió S. M. por Real Orden de 2 de enero de 1906 (Seragín Sánchez Otero las dibujó).

Cabe, por tanto, descartar la supuesta superioridad inglesa, siempre tan tópica desde nada menos que los tiempos de la *Invencible* que eran capaces de disparar tres veces más rápido que sus enemigos y con mejor puntería.

De ser así, no se explica porqué eran necesarias tan elaboradas y arriesgadas tácticas, pues con un simple combate en paralelo su triunfo estaba más que asegurado. Ya hemos visto como podían, merced a no ponerse nunca en paralelo a intercambiar andanadas con sus enemigos, sino a atacarlos por las casi indefensas proa y popa, asestar el cuádruple de piezas que el navío al que combatían, si además hubieran disparado tan rápido y tan bien, el combate de Trafalgar apenas hubiera tenido historia.

Nada diremos de la puntería, porque acertar al *Trinidad* a tiro de pistola de la época, menos de veinte metros, que fue la distancia usual en Trafalgar, no nos parece precisamente un prodigio, pero sí de la rapidez en el disparo.

Se pretende que eran capaces de hacer nada menos que tres disparos cada dos minutos, tiempo en que sus enemigos podían hacer todo lo más uno. Pero la dotación de una pieza de la época era de poco más de sesenta balas, aparte metralla y palanquetas, con las que llegarían a unos cien tiros, que por lo visto, agotaban en poco más de una hora de combate. ¿Y luego, que hacían? Trafalgar duró al menos unas cinco horas.

Además, y al parecer, mover piezas a mano de unas tres toneladas no cansaba a las dotaciones. Pero, y sobre todo, sucede que las armas de fuego se calientan tras cada disparo, y las de la época no tenían ningún sistema de refri-

geración, por lo que no sólo había tras cada disparo que escobillarlas y limpiarlas, volver a cargarlas y ponerlas de nuevo en batería, sino que había que refrigerarlas convenientemente, y todo ello a mano y con métodos rudimentarios.

Si eso no se hacía, el ánimo de la pieza se ponía al rojo y empezaba a fundirse, con riesgo grave de reventar, se despedían gotas de metal fundido por el oído, y sobre todo, eran imposibles de recargar, pues al meter el nuevo cartucho de pólvora éste hacía ignición, provocando serias quemaduras al cargador y el retroceso brusco e inesperado de la pieza con nuevos incidentes, aparte de que el disparo se malograba.

Todo este mito ha sido desmontado recientemente y por un historiador británico, Michel Duffy, que en un reciente congreso sobre Trafalgar celebrado en Cádiz, afirmó que las prácticas en los buques ingleses de la época eran sumamente irregulares, que apenas las había hecho en la flota un navío de cada cuatro, y que normalmente se reducían a las operaciones de carga y puesta en batería, pero sin hacer realmente el disparo.

Sobre la cadencia afirma que el mejor navío de la flota, el tres puentes *Dreadnought* era capaz, por supuesto que en ejercicios y no en combate real, de disparar tres veces en tres minutos y medio, aunque Collingwood se conformaba con que lo hicieran en cinco minutos, casi la mitad de la velocidad que pretende el mito. Pero, ésto lo hacía el mejor navío de la flota y en ejercicios, y no sabemos si con las piezas ligeras de cubierta o con las pesadas de la batería baja y por cuanto tiempo podía mantener dicho ritmo.

En resumen: seguro que las mejor entrenadas dotaciones británicas disparaban mejor y más rápido que las aliadas por término medio, pero su superioridad no era tan evidente y decisiva como pretenden algunos, por lo que eran imprescindibles las nuevas y revolucionarias tácticas de las que hemos hablado. Cuando estas tácticas estaban ausentes o eran contrarrestadas, como en el anterior combate de Finisterre, las bajas y los honores se distribuyeron casi por igual entre aliados y británicos, aunque en el combate en aguas gallegas el inefable Villeneuve se dejara arrebatado dos navíos españoles que habían quedado desarbolados y derivaron hacia la línea enemiga, sin ayudarlos en lo más mínimo, pese a disponer de veinte navíos contra quince.

Aún podríamos hacer otras reflexiones, pero el espacio es limitado y creemos que, con lo expuesto, ya hay lugar para debatir y profundizar sobre todo lo que rodea al combate de Trafalgar, que era nuestro intento más que el de ofrecer una narración completa. El lector tiene la palabra.