

**Trabajo:**        [planos](#) [instrucciones](#) [materiales](#) [maqueta](#) [3D](#) [modelistas](#) [otras maquetas](#)  
**Documentación:** [pinturas](#) [historia](#) [especificaciones](#) [museo naval](#) [enlaces](#) [bibliografía](#)

# Construcción del navío de línea de primera clase del Siglo XVIII "Santísima Trinidad"

La primera llamada a los visitantes es para reunir toda la documentación necesaria para la construcción del modelo de 142 cañones (correspondiente a los planos del Museo Naval). También se buscan colaboradores para traducir la web a otros idiomas.

**Anímate a construir el modelo que yo mismo he empezado, aquí encontraras todo lo necesario, yo iré completando esta web con toda la documentación que reúna, así como todas vuestras colaboraciones, vuestros modelos y por supuesto la evolución del que yo estoy construyendo. He terminado el casco con una sencilla popa (equivalente a otros modelos en Kit) y os garantizo que no es un modelo complicado para modelistas que ya hayan realizado alguna otra maqueta de cuadernas y el precio comprando todos los accesorios prefabricados (opcional) es menor que un Kit de esta calidad.**

Todos lo modelos que realicéis serán colocados con sus fotos y los comentarios del autor.



**Cañón de hierro de 24Lbs. Siglo XVIII  
navío de línea Santísima Trinidad.**

Actualizaciones y novedades

**Colabora enviando fotos,  
documentos,  
correcciones, planos...**



**Firma en el cuaderno de bitácora**



## **santisima-trinidad.astillero.net Cumple dos años.**

Tenía menos de la mitad de mis años cuando mi abuelo me llevo de compras en el verano de mi doceavo cumpleaños a una tienda de modelismo ya desaparecida, donde elegí una goleta que terminé seis veranos después. Por aquel entonces cayó en mis manos una versión ilustrada de “Los Episodios Nacionales”, no era otra que “Trafalgar” donde supe por primera vez del Santísima Trinidad el navío que solo tenía que ser nombrado para causar temor entre sus enemigos. No puedo describir la atracción que desde entonces el Santísima Trinidad ejerció sobre mí, tampoco es necesaria pues si estás leyendo estas líneas es que también se ha apoderado de ti. [...]

Llegó Internet y los foros de discusión con los que descubrí que mi obsesión la compartía por lo menos con decenas de modelistas que devoraban la más mínima porción de información sobre el navío, que sin embargo era de por sí bastante escasa, los que en nuestra sangre tenemos sal no podemos entender por el navío más espectacular de su tiempo pasa tan desapercibido en su propio país de indudable tradición naval cuando otros países y otros buques son conocidos y venerados por lo menos en su tierra.

Los planos del Museo Naval de Madrid eran la única fuente de información accesible antes de la aparición de esta web, no acierto a comprender el porqué de dicha falta de información pues si hablamos de nuestro buque más famoso (con permiso de las naves de Colón y Magallanes) ¿Qué ocurre con los más desconocidos? ¿Por qué esta falta de información? Me consta que información hay mucha ¿pero dónde? ¿Quién la custodia para si mismo? Pues quien guarde el conocimiento para si mismo no demuestra nada. No hay libros, no hay documentales, no hay artículos en las revistas de más de cuatro hojas excepto en alguna muy especializada y por tanto restringida a círculos muy cerrados. En cuanto los fabricantes de kits de modelismo naval, bueno su función no es precisamente la difusión de nuestra historia y cultura naval, aunque cabría pensar que tampoco es la función de nuestros historiadores, ni de nuestros investigadores, ni de nuestros políticos, ni de nuestros educadores, ni de nuestros escritores.....

Dos años hace que tomé el testigo de un intento anterior por parte de una persona que como yo, no pertenece a ninguno de los colectivos anteriormente nombrados. Dar a conocer el Santísima Trinidad y reivindicar el lugar que le corresponde por lo menos en cuanto al modelismo naval se refiere. No pensé que el tiempo del que iba a disponer para la realización del modelo se iba a reducir considerablemente solo por el mantenimiento de esta web, no obstante creo que sin haber ganado la guerra hemos ganado la primera batalla. Para empezar el primer éxito de esta web ha sido el elevado número de visitas que sin duda ha hecho reflexionar a más de uno sobre el interés que el Santísima Trinidad suscita en las cientos de personas que diariamente la visitan, tan pobre en contenidos para lo que merecería ser. Tras un intento frustrado de lanzar un coleccionable del Santísima Trinidad apareció al poco tiempo otro a escala 1/100 de “E&G Editores S.A.”. Recientemente ha aparecido ¡por fin! un modelo de Kit a escala 1/90 curiosamente la que yo elegí y tanto éxito a tenido entre vosotros los que siguiendo esta página habéis construido y enviado fotos de vuestro modelo. Quiero aclarar que no me atribuyo ningún mérito personal pero sin duda alguna el mérito es de todos los que os habéis interesado en este navío y de alguna manera ya sea en foros de modelismo o historia naval, mandando fotos o simplemente engordando el número de visitas de esta web os habéis hecho escuchar. El título del primer reportaje de la revista Barcos modelismo y radiocontrol nº40 es “El Santísima Trinidad El más codiciado”. Artículo que habla

del Kit de Occre del Santísima Trinidad. Si el Santísima Trinidad es el más codiciado, ¿por qué ha sido el más olvidado? Una vez más me reitero en daros las gracias a todos pues considero que el principal objetivo de esta web se ha cumplido, nos hemos hecho escuchar.

Me consta que además y posiblemente el hecho de que se acerca el bicentenario de la batalla de Trafalgar pronto aparecerán libros dedicados tanto a la Batalla como al Santísima Trinidad, sean bienvenidos.

Solo me queda deciros el porqué de que ahora mi modelo esté un poco parado, solo es debido a que también estoy inmerso en otros proyectos, tanto familiares como de divulgación de la historia y la construcción naval, eso sí, vista con ojos de modelista.

Podéis pensar que no he dejado títere con cabeza pero insisto en que por mis limitados conocimientos no me corresponde a mí el tener que hablaros ni de historia ni de modelismo naval pero he recogido un testigo que nadie a querido. Son muchos los fallos que tiene esta web y solo he corregido los pocos que vosotros me habéis indicado, pues las colaboraciones en general han sido escasas, exceptuando los modelistas que han enviado sus fotos y las han comentado. Termino con un ruego a todo aquel que pueda aportar algo para que lo aporte pues el beneficio será para todos los que llevamos sal en la sangre.

Autor del modelo y webmaster: **Bagoas**

## Agradecimientos

## Sobre los Copyrights:

Este es un proyecto altruista, por lo tanto ni el webmaster ni ninguno de los colaboradores habituales o esporádicos de esta web reciben remuneración alguna por su trabajo. La página carece de publicidad directa o encubierta. Excepto la emitida por los servidores de hosting gratuitos. El webmaster de estas páginas no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas ni en los enlaces aquí señalados. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet, enviadas voluntariamente por los colaboradores de esta página o cedidas por sus propietarios. El webmaster de estas páginas no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores y se usan sin ánimo de lucro y al amparo del denominado Uso Justo reconocido en la ley internacional de Derechos de Autor. Los trabajos originales creados para esta web se encuentran protegidos por las legislaciones nacionales y tratados internacionales vigentes en materia de Derechos de Autor, y Propiedad Intelectual.

## Planos Navío de línea Santísima Trinidad

### **Planos reales del Navío de línea de primera clase Santísima Trinidad siglo XVIII.**

Los planos necesarios para la realización del modelo se pueden comprar al [Museo Naval](#). La dirección es:

**Museo Naval  
Paseo del Prado, 5.  
Madrid, España.**

*He obtenido autorización por parte de la Dirección Técnica del Museo Naval de Madrid para la colocación en esta página web de los planos escaneados del Navío Santísima Trinidad.*

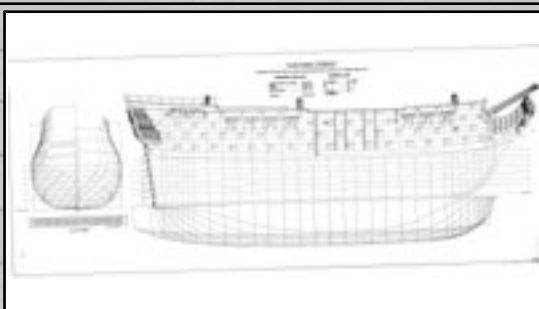
Los siguientes planos, están escaneados a 400 ppp (puntos por pulgada) en formato TIFF modo mapa de bits para que no ocupen mucho, como podéis observar no pasan del mega y medio cada uno. Para poder pasarlos a papel no tenéis más que plotearlos a escala real, bueno supongo que cerca de vuestra casa habrá alguna tienda de reprografía o copistería, *recordar que si así lo hacéis las escalas originales de los planos serán 1/75 y 1/100 si las mandáis plotear es mejor que os las escalen para que todas queden a la misma escala (en mi caso 1/90)*, de todas formas consultar precios pues los planos del Museo Naval cuestan poco más de 36€ con IVA, gastos de envío para España.



Plano nº 1

**Caja de formas 1/75**

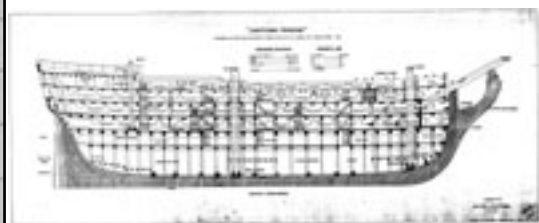
[stcuader.tif](#) 1.592 Kb



Plano nº 2

**Sección longitudinal 1/75**

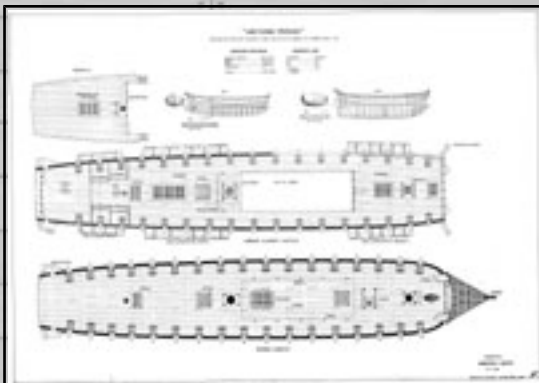
[st2.tif](#) 1.211 Kb



Plano nº 3

**Cubiertas y botes 1/75**

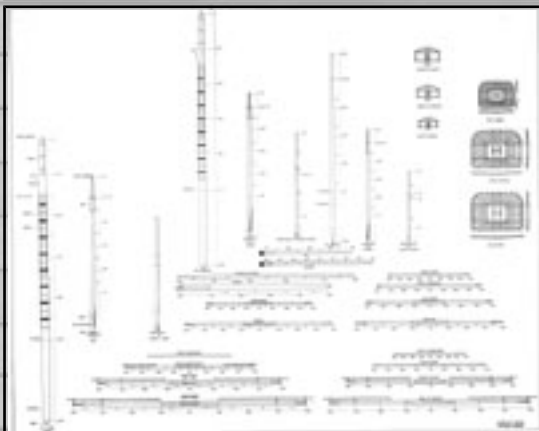
[st3.tif](#) 817 Kb



Plano nº 4

**Palos 1/75**

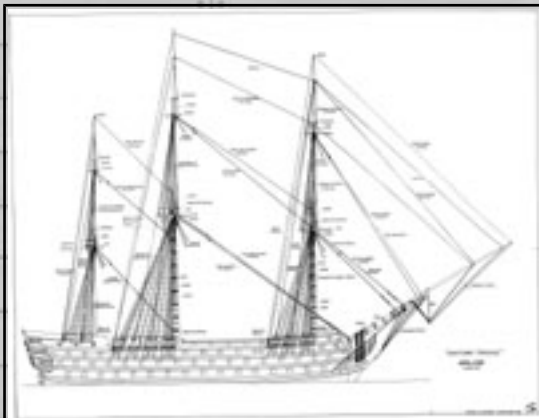
[st4.tif](#) 465 Kb



Plano nº 5

**Jarcia firme 1/100**

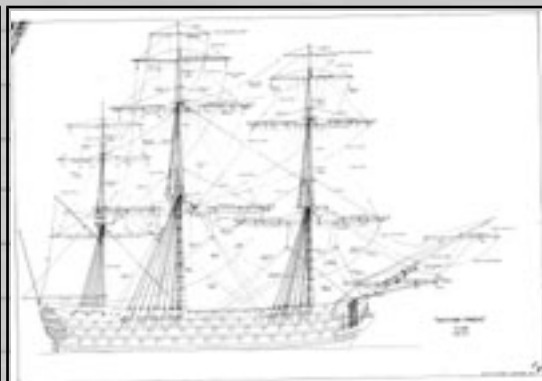
[st5.tif](#) 581 Kb



Plano nº 6

**Maniobra** 1/100

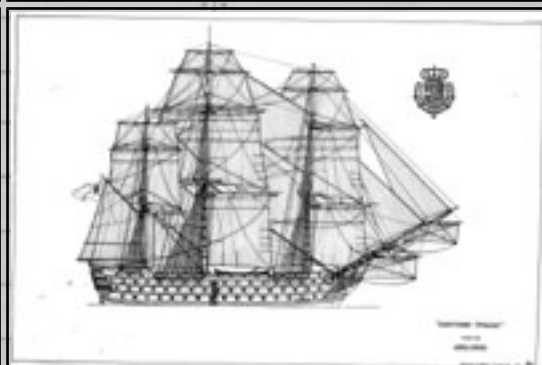
[st6.tif](#) 721 Kb



Plano nº 6 bis

**Aparejo y maniobra** 1/148,25

[st6bis.tif](#) 804 Kb

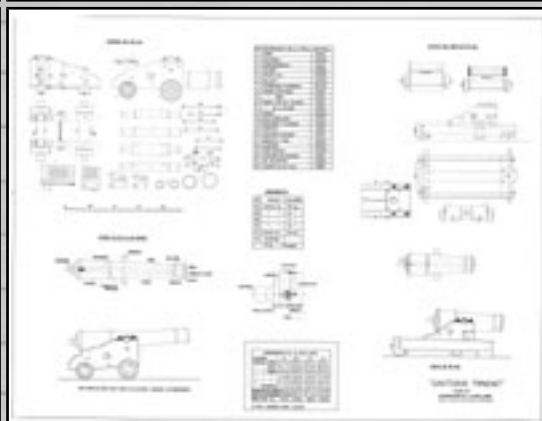


Plano nº 7

**Descripción de la artillería**

según tratado artillería de Rovira Siglo XVIII

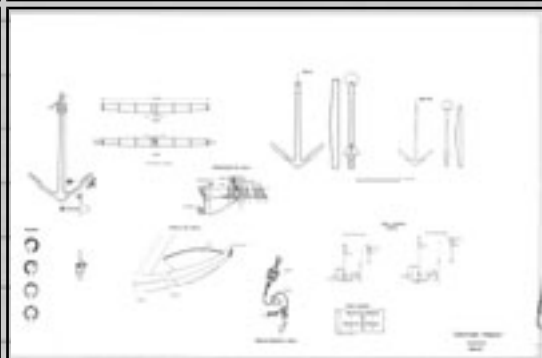
[st7.tif](#) 309 Kb



Plano nº 8

**Anclas**

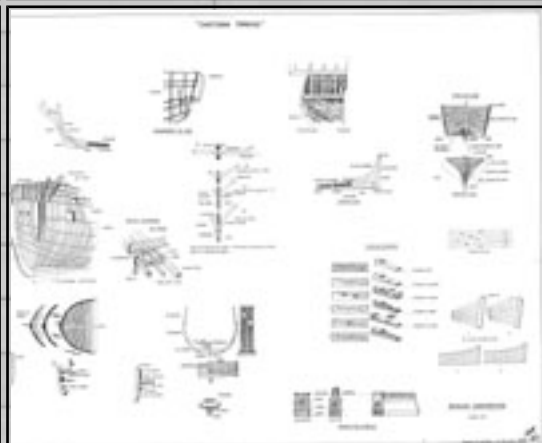
[st8.tif](#) 217 Kb



Plano nº 9

**Detalles constructivos**

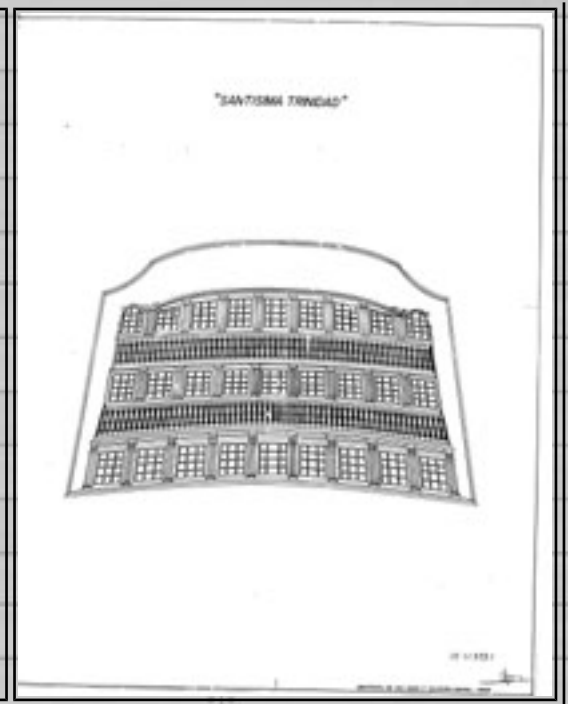
[st9.tif](#) 523 Kb



Plano nº 10

**Espejo de popa 1/37,5 (doble de 1/75)**

[stpopa.tif](#) 225 Kb



## Planos complementarios para maqueta del Navío de línea de primera clase Santísima Trinidad.

Todos los planos que aquí se presentan se complementarán a los planos reales del Museo Naval, y se ofrecerán en los formatos:

- \*.dwg formato de AutoCAD 2000
- \*.dxf compatibles con la mayoría de programas de CAD
- \*.PDF formato de Adobe Acrobat reader


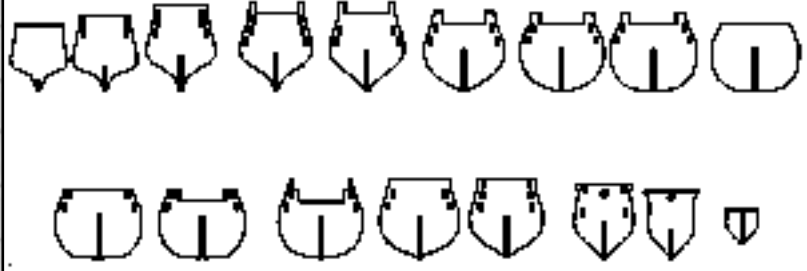
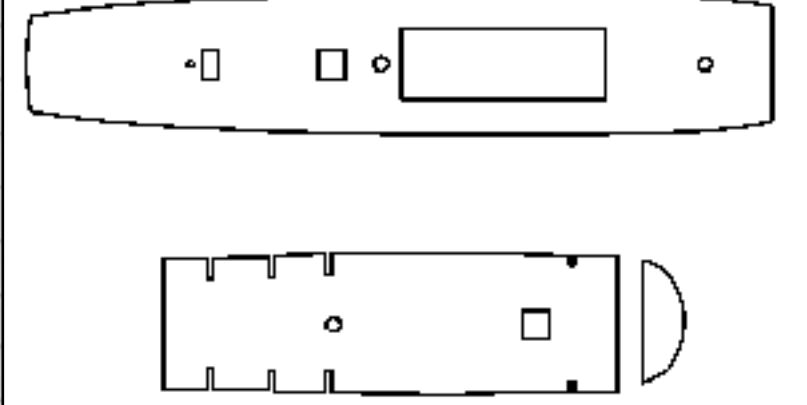
La escala a la que trabajaré será 1/90 (sobre escala real) que es una escala manejable y se adapta bien a los accesorios de las tiendas de modelismo, aunque cada modelista podrá elegir la que más se adapte a sus pretensiones, la escala correspondiente a la mayoría de los planos del Museo Naval es 1/75 y 1/100 en planos de la jarcia.

La escala del modelo respecto a los planos ya impresos será 1:1, es decir 1 cm en el plano será igual a 1 cm en el modelo y no habrá que realizar cálculo alguno. La dimensión aproximada del modelo a 1/90 será de 110cm de largo (77 eslora sin baupres), 92 cm de alto y 17.5 cm de ancho (manga).

*También puedes conseguir los planos de la revista francesa de modelismo [MRB](#), 17.53€ con IVA pero estos planos están basados en la configuración original de 118 cañones y no corresponden con las dimensiones de los planos del Museo Naval.*



## Índice de planos de maqueta:

<p><b>Falsa quilla</b></p> <p>19-12-2002</p> <p><a href="#">quilldwg.zip</a> 36 Kb</p> <p><a href="#">quilldxf.zip</a> 36 Kb</p> <p><a href="#">quilla.pdf</a> 16 Kb</p>	
<p><b>Cuadernas</b></p> <p>19-12-2002</p> <p><a href="#">cuadedwg.zip</a> 94 Kb</p> <p><a href="#">cuadedxf.zip</a> 480 Kb</p> <p><a href="#">cuaderna.pdf</a> 69 Kb</p>	
<p><b>Cubiertas</b></p> <p>19-12-2002</p> <p><a href="#">cubiedwg.zip</a> 20 Kb</p> <p><a href="#">cubiedxf.zip</a> 49 Kb</p> <p><a href="#">cubierta.pdf</a> 32 Kb</p>	

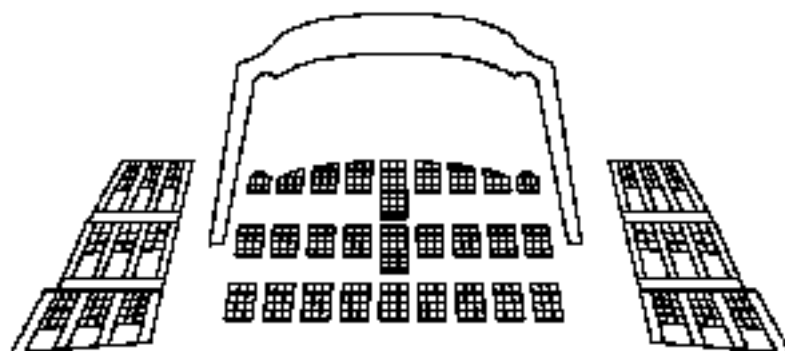
## Espejo de popa, peineta y jardines

19-12-2002

[popadwg.zip](#) 17 Kb

[popadxf.zip](#) 16 Kb

[popa.pdf](#) 15 Kb



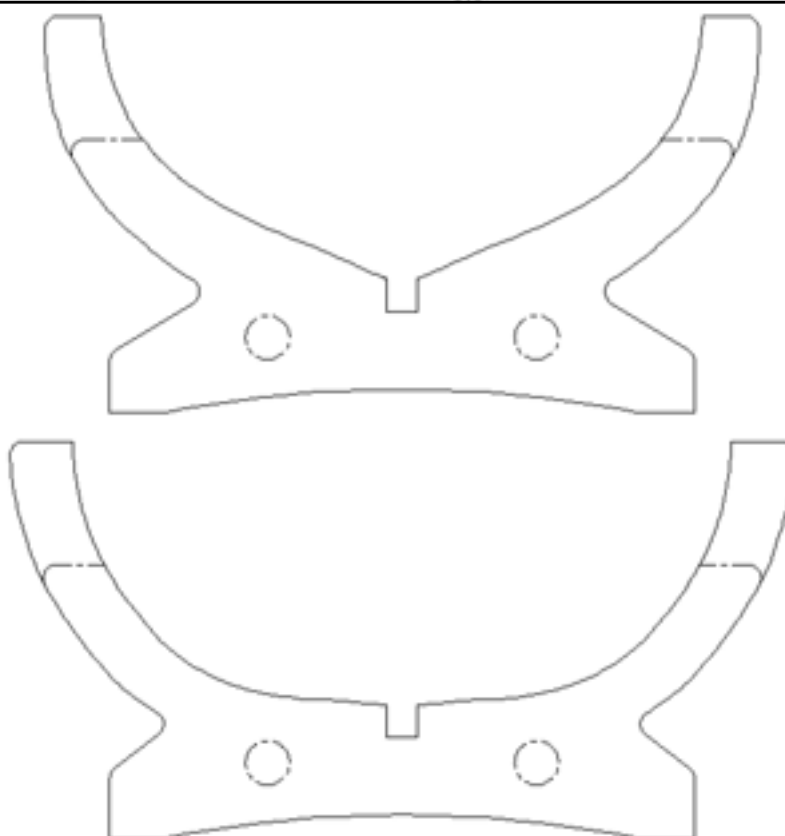
## Base o peana

21-12-2002

[basedwg.zip](#) 13 Kb

[basedxf.zip](#) 72 Kb

[base.pdf](#) 14 Kb

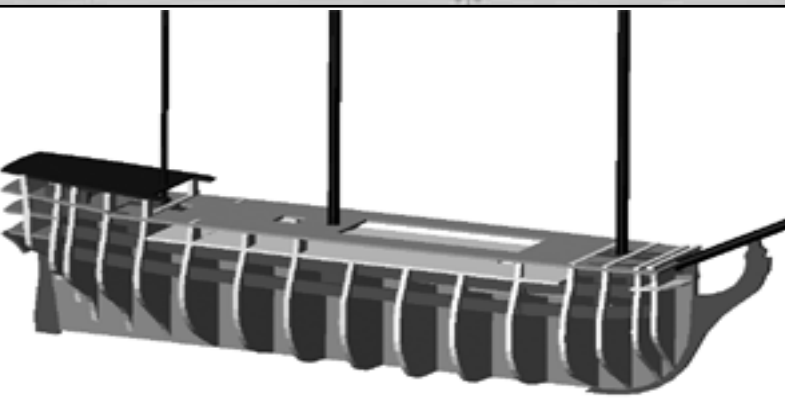


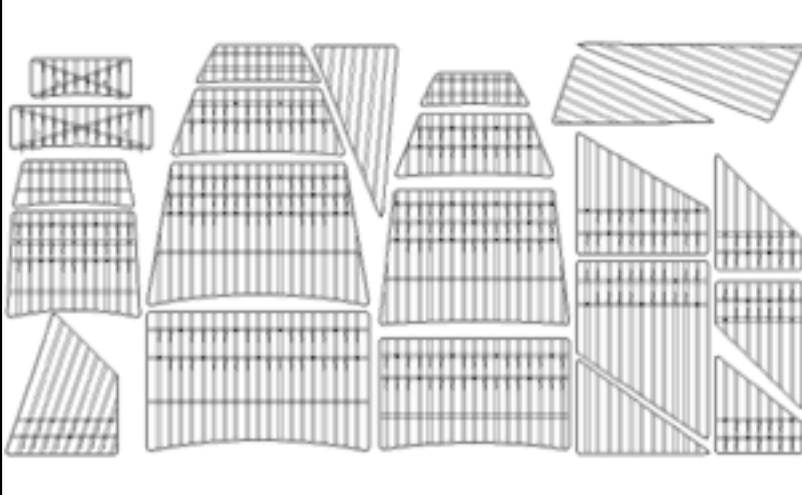
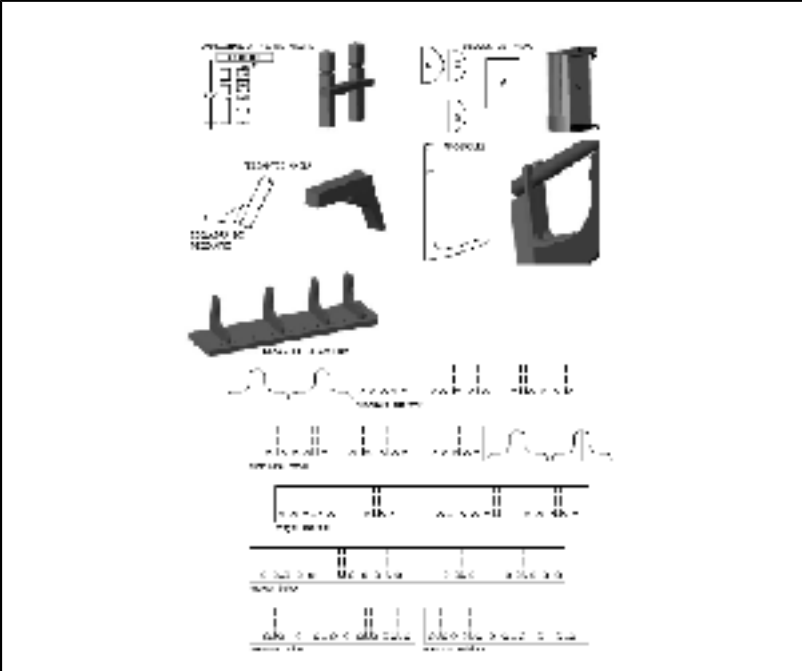
## Enramada 3D

18-11-2002

[3ddwg.zip](#) 399 Kb

[3ddxf.zip](#) 2.350 Kb



<p><b>Velas</b></p> <p>07-07-2003</p> <p><a href="#">velasdwg.zip</a> 47 Kb</p> <p><a href="#">velasdxg.zip</a> 542 Kb</p> <p><a href="#">velas.pdf</a> 274 Kb</p>	
<p><b>Detalles 01</b></p> <p>29-12-2003</p> <p><a href="#">Detalles-01.pdf</a> 73 Kb</p>	

Para imprimir los planos con AutoCAD pinchamos en: *Archivo - imprimir - parámetros de impresión - Escala de impresión - Escala:* **Ajustar escala - Personalizada: 1000 mm = 90 unidades de dibujo**. Donde 90 corresponde a la escala que lo queremos imprimir.

## IMPRESIÓN DE FICHEROS PDF CON EL PROGRAMA GRATUITO [Acrobat reader](#)

Este programa imprime los archivos PDF en tu impresora de A4 a escala 1/90.

Para imprimir a **escala 1/90** en las *opciones de impresión* has de **seleccionar imprimir como imagen** y **deseleccionar ajustar a página**.

## IMPRESIÓN DE FICHEROS DXF CON EL PROGRAMA GRATUITO [ITIS-](#)



## CAD 4.1 4.8 MB

Este programa (en portugués) es el único que he podido encontrar gratis en Internet,. su uso es muy sencillo y te permite imprimir en tu impresora todos los DXF en tamaño A4.

Una vez instalado, pinchamos en el icono de ***abrir*** y seleccionamos un fichero DXF, la escala será en **cm 1:1**

Después (una sola vez), pinchamos en ***mostrar - barras de ferramentas - atributos***

Ahora podemos cambiar los colores y grosores de las líneas pinchando en el icono ***alterar atributos***, marcamos las líneas que queremos modificar y en zona izquierda de la pantalla seleccionamos el color, grosor y tipo de línea que queremos que tengan nuestras línea seleccionadas.

Para imprimir, pinchamos en el icono ***imprimir- seleccionar janela*** (seleccionar ventana de impresión) y donde pone ***escala*** ponemos **11,1111** para 1/90 es decir 10cm dividido entre 9, para 1/80 10cm dividido entre 8 etc.



# Instrucciones para la realización del Navío Santísima Trinidad

*Nota importante: Aunque no hace falta ser un experto consagrado para realizar este modelo, no es un modelo indicado para principiantes y por supuesto no daré indicaciones de como doblar la madera etc. Estas instrucciones no deberán tomarse al pie de la letra, ni esperéis obtener mis mismos resultados siguiéndolas, pues no garantizo, ni que no omita alguna, ni que se me olvide alguna foto o detalle. Huelga decir, que esta es mi interpretación de los planos del Museo Naval y que espero que la mejoréis.*

La escala a la que trabajaré será 1/90 (sobre escala real) que es una escala manejable y se adapta bien a los accesorios de las tiendas de modelismo, aunque cada modelista podrá elegir la que más se adapte a sus pretensiones, la escala correspondiente a la mayoría de los planos del Museo Naval es 1/75 y 1/100 en los planos de la jarcia.

La escala del modelo respecto a los planos ya impresos será 1:1, es decir 1 cm en el plano será igual a 1 cm en el modelo y no habrá que realizar cálculo alguno. La dimensión del modelo a **escala 1/90** será de **110 cm de largo eslora** (77 sin baupres), **92 cm de alto** y **18 cm de ancho manga**.

El modelo lo realizaremos siguiendo el sistema de cuadernas tipo mamparo y listones de forro de 2mm de ancho, he modificado algo la posición de las cuadernas originales para que todas las portas del casco puedan permanecer abiertas.

## FALSA QUILLA Y CUADERNAS.

Para la realización de la falsa quilla y las cuadernas elegiremos un contrachapado o DM de 5 ó 6 mm (también podemos optar por dos de 3 mm y encolarlos).

Para imprimir los planos con AutoCAD pinchamos en: *Archivo - imprimir - parámetros de impresión - Escala de impresión - Escala:* **Ajustar escala - Personalizada: 1000 mm = 90 unidades de dibujo**. Donde 90 corresponde a la escala que lo queremos imprimir.

*La capa **hojas de impresión** es una capa que no se imprime y sirve para imprimir en A4 por partes los planos que de otro modo habría que plotear en grandes formatos.*

Una vez impresos los planos procederemos a calcarlos sobre el contrachapado (con papel de calco si vuestra impresora no imprime directamente sobre madera) cortarlos y lijarlos. [\*modelo a escala\*](#) *página 1.*

*Hay que tener en cuenta que estos planos son para todas las escalas, es decir que no es lo mismo elegir un contrachapado de 5 o de 6 mm a una escala u otra pues la anchura de las ranuras en la falsa quilla donde encajan las cuadernas puede variar, por lo tanto antes de calcarlas y cortar el contrachapado nos debemos asegurar que dichas ranuras tienen el ancho de las cuadernas.*

A la falsa quilla se le encolarán todas las cuadernas procurando que queden en un perfecto ángulo recto. También se encolarán los tacos base mástil y los listones sujeta cañones (12mm aprox), la distancia de estos a los listones de forro dependerá de las bocas de cañón que vallamos a instalar, para evitar que estos se puedan ver una vez terminado el modelo los pintaremos ahora de negro.

## CONFORMACIÓN DE LAS CUADERNAS.

Biselar las cuadernas y la falsa quilla para que las tablas de forro queden bien asentadas en ellas, la popa ha de biselarse para que la suma del ancho de los listones y la falsa quilla sea igual al ancho del codaste.

## CUBIERTAS.

Encolar y clavar la 3ª cubierta, aplacar con listones de forro de 0.5 mm lijar y barnizar.

Encolar y clavar la 2ª cubierta indicada en la sección [\*modelo a escala\*](#) página 2 , aplacar con listones de forro de 0.5 mm lijar y barnizar. Colocar el enjaretado y la escalera con barandilla que baja a la 3ª cubierta y preparar los agujeros donde se fijarán los cancamos para aferrar los cañones, también se colocará el enjarretado con chileras, yo he usado perdigones de un cartucho del 10 y la base del mástil del palo mayor en nogal 4mm, como el fogón apenas se ve, solo he colocado la pared visible pintada de negro.

Según terminemos las sucesivas cubiertas hemos de hacer los agujeros de los mástiles, teniendo en cuenta que queden bien alineados, a unos 2.5 cm o 3cm de profundidad. No encoléis los mástiles.

La cubierta superior (castillo y alcázar) es de listones sin base de contrachapado en ramín 5x2mm (aunque 86x3x2mm se ajustaría más a la proporción real) por lo tanto tendremos que colocar los baos indicado en la sección [\*modelo a escala\*](#) página 2, debiendo de coincidir con las cuadernas reales según planos en la zona del foso del combes.

Un pequeño truco para simular el calafateado es pintar con lápiz los cantos de las tracas.

## FORRADO DEL CASCO.



Con listones de 5 y 6mm de nogal y ramín como se va indicando en la sección *modelo a escala* páginas 1 y 2 empezando por la zona de las cubiertas inferiores calculando donde están las cubiertas, según las cuadernas y teniendo en cuenta que vamos a utilizar las portas de 13x13 (con cañones de 36 y 24 libras) para los dos puentes inferiores y portas de 10x10 para los dos superiores (con cañones más ligeros).

*Es importante tomar la altura de los puentes o cubierta y no fijarse en demasía del punto exacto donde terminan las cuadernas pues he notado que este (sacado como todos de los planos del Museo Naval) no es muy preciso.*

Para las amuradas, he optado por usar listones interiores y exteriores 5mm, pintando los interiores de rojo. La tapa de la amurada será de nogal 4mm.

Las cintas o cintones horizontales de refuerzo son de nogal 2x2mm y entre ellos he aplicado un doble forro de nogal 0,6mm

también podéis optar por forrar todo el caso de ramín y aplicar un doble forro por encima de la flotación, O pintar

*Nota: He optado por no aplicar un segundo forrado del casco y encerar por encima de la línea de flotación, por debajo de la línea de flotación aplicaré un aplacado de cobre. También podéis pintar de blanco por debajo y de amarillo y negro por encima según los tratados de la época. (Aquí hay discrepancias sobre si al Santísima se le pudo permitir pintar de ocre y negro)*

## **RODA, QUILLA, CODASTE Y TIMÓN.**

La roda el codaste y el timón serán de nogal de 8mm y la quilla se formará por 2 listones de nogal 5 mm, 2 listones de ramín 5 mm y uno de ramín 8 mm. o se hará entera de nogal 8 mm.

*Si se cubre con cobre la obra viva, no importará mucho el tipo de madera.*

## **PORTAS Y VENTANAS**

Podéis pintarlas de rojo el interior, negro las bisagras y marrón el resto (o amarillo si el casco es amarillo y negro). Pegarlas con cianocrilato.

## **CAÑONES Y CARRONADAS**

Barnizar las cureñas o pintarlas de rojo. Las bocas o cañas se pueden pintar de negro.

## BASE O PEANA

La peana o base que aquí se presenta se podrá usar con una peana comprada, o uniendo las dos partes de *nogal 5mm* con 2 varillas de *ramín o nogal* de 25cm de largo y un  $\varnothing 10$  (a escala 1/90).

La parte de la proa corresponde aproximadamente con la cuaderna 3 de proa y la de popa se sitúa aproximadamente entre las cuadernas 5 y 7 de popa.

## POPA, JARDINES DE ESTRIBOR Y BABOR.

### Popa:

(fig 13) Se ha colocado la parte inferior del espejo de popa en nogal 5mm y dejando que sobre a ambos lados, esta pieza continua la curvatura inferior de la popa (fotos perfil 16 y 17) donde están las baterías y donde entra la pala del timón. Por encima está situada la peineta (también en dos partes) y poco más alta que la amurada de la toldilla, se cantea con ramín 2mm en el exterior y 2mm en el interior superior, los laterales interiores con 0,5mm. Antes de situar la peineta se situarán la balconadas de popa, encolándolas o clavándolas, hacerlo en dos partes también facilita las cosas, para obtenerlas debemos calcarlas en aglomerado de 2mm según el *plano n° 3 Cubiertas y botes*. *Es muy importante marcar con lápiz el eje, la altura de las cubiertas y que estas coincidan con las cubiertas de los jardines laterales.*

Imprimir en cartulina azul (cuanto más clara mejor se verá) el plano *Espejo de popa, peineta y jardines*, tendréis además que cortar la popa impresa por cubiertas y pegarle un plástico para proteger la cartulina (*A4 de plástico transparente usado para encuadernar con espiral, que podéis conseguir en cualquier librería*), una vez cortados los iremos pegando a la popa empezando colocando primero el inferior, y cuando esté terminado con todos los pilares, el siguiente, etc.

(fig 14) La balconada inferior, queda alineada con la peineta (sin balcones), para el canto del forjado de la cubierta, se ha usado nogal 0,5mm, los listones de ramín son 2x1,5 así como los pilares laterales, los pilares intermedios son de ramín 2x4mm

La balconada intermedia, queda pegada al fondo, para el canto del forjado de la cubierta superior se ha usado ramín 3x2, el forro de la cubierta es de ramín 0,6mm arriba y abajo y queda tapado por el canto, los pilares son de ramín 2x4.y los antepechos "paredes" de las ventanas son de nogal 0,5mm.

(fig 15) La balconada superior se construye la ultima y de idéntica manera a la intermedia.

Las balaustradas pueden ser prefabricadas y la altura para 1/90 oscila entre 10 u 11mm con barandilla incluida, queda a vuestra elección elegir unas u otras, o cortarlas, pero estas han de colocarse todas unidas, formando un solo elemento, para pegarlas necesitares usar cianocrilato.

## Jardines:

(fig 16) Los beques de babor y estribor según el *plano nº 3 Cubiertas y botes* se encolara y clavarán al casco sin importar mucho su situación milimétrica, pues formarán un todo con los jardines impresos en cartulina, si que es importante que mantengan una relación como cuerpo único, es decir, al colocar la cartulina en una pieza esta no debe presentar extrañas deformidades.

(fig 17) La manera de sujetar nuestra cartulina con la carpintería es mediante los cantos de forjado (cantos de los beques) y un poco de cianocrilato, *es importante tener en cuenta que el cianocrilato se come el plástico*, en la balconada inferior, el canto es de nogal 0,5mm y los listones de ramín son 2x1,5 los pilares son de ramín 2x4. En las balconadas superiores serán de 2x3 excepto el que muere contra el casco que debido al ángulo de asentamiento contra el casco será un poco mayor. Es importante que la balaustrada terminada no sobresalga de la peineta, para lo cual tendremos que tener en cuenta antes de colocar la cartulina que esta ha de quedar a unos 5mm del canto de la peineta. Una vez lijado, se aplica otro listón de ramín 2x4 para colocar las balaustradas sobre el canto del forjado, se pegan con ciano y se coloca la barandilla ramín 2x1,5.

La pieza inferior de los jardines será de nogal 8mm, el remate de ramín de 2mm alrededor de toda la popa y jardines y por debajo de esta una pieza en forma de voluta, para la realización de esta pieza he optado por tallar una pieza de haya, pues no es nada fibrosa y presenta un buen acabado.

*Para hacerme la idea de la pieza que necesitaba me ayudó bastante hacer primero una en plastilina*

## PROA.

### Escobenes:

Los escobenes del ancla están realizados con un trozo de nogal de 8mm. Sus dimensiones son: 40 x 30mm pero como podéis observar van desde el primer listón de nogal hasta el segundo listón de ramín incluidos y empezando por abajo. El diámetro es de 7mm

### Apóstoles:

2 Iguales de nogal de 5mm cortados según plano, abrazan al baupres que apoya sobre la roda.

### Enjaretado y beques:

Según el plano nº3 de cubiertas, *parece recto* desde el casco al tajamar y está dividido por 4 vigas.

Para la escala estamos desarrollando he considerado solo 3 vigas (fig. 20) la primera de nogal de 4mm parte de la roda, las otras 2 de 2mm a intervalos regulares. Los laterales son de 5x2mm y el enjarretado adquirido en el comercio, para colocar el enjarretado he pegado por debajo de el una subestructura de listones de ramín de 2mm en los laterales de nogal. Todo ello queda enrasado con la segunda cubierta.

Antes de colocar los beques de proa he forrado con nogal 0.5mm la "pared de proa" y colocado la amurada barandilla de proa con nogal 4mm según planta. Los Beques de proa según mis planos, son de nogal 5x2mm las tapas de contrachapado 2mm y el rodapié de ramín 5x0.5mm

*Esta la opción que yo he elegido, pero realmente el enjaretado de proa tiene la forma del brazal superior, es decir desde la segunda cubierta hasta la cabeza del león, esto complica un poco las cosas, por lo que he dejado la opción recta para escala 1/90 o más pequeñas, aunque nunca sería una opción correcta.*

### **Mascarón:**

El mascarón lo podéis tallar en haya, boj o plátano, o si como yo no os veis capaces pedirselo a AL, eso si solo para 1/90 o 1/100

### **Pescante de Gata:**

De nogal 5x5mm según planos con 4 agujeros y cierta inclinación hacia proa y hacia arriba, los soportes también de nogal.

### **Brazales y gambotas:**

Tras muchas deliberaciones, opté por latón 2x4mm para el brazal superior y 2x2mm para el resto de brazales y gambotas. Primero coloqué los brazales inferiores tres desde los escobenes, después coloqué el superior que sobresale de la tapa de amurada 6mm y baja hasta la segunda cubierta dando forma al enjaretado de proa, y para finalizar los otros dos intermedios. Las gambotas las situé en ultimo lugar. Todo quedó fijado con cianocrilato.

.....

### **APLACADO DE COBRE**

He optado por placas de 5x15mm que se ajustan bastante a la proporción real, empezando con líneas seguidas por arriba y por abajo y del centro hacia proa y popa, compensando la curvatura del casco con piezas cortadas en forma trapezoidal y la ultima triangular según se observa en la [página 7](#) Con este método forraremos la obra viva del caso y la pala del timón.

Continuará .....





## Materiales para la realización del Navío Santísima Trinidad

### Para escala 1/90:

Para el desarrollo de este modelo he utilizado todas las piezas prefabricadas que he podido (troneras, cañones, bigotas, motones etc), a modo de Kit.

Correspondiendo las abreviaturas siguientes a:

AL - Artesanía Latina	CONST - Constructo
Polígono Industrial C/ Narciso Monturiol, 18	TOYLAND, S.A.
08339 Vilassar de Dalt (Barcelona) España	C/ Energía, 106. Aptdo./P.O.Box 297
Telf. 93 753 29 11 Fax: 93 753 24 94	08940 Cornellà (Barcelona) España
E-mail: <a href="mailto:atesanialatina@artesanialatina.net">atesanialatina@artesanialatina.net</a>	Telf. 93 474 33 36 Fax: 93 474 22 51
	E-mail: <a href="mailto:info@toyland.es">info@toyland.es</a> <a href="http://www.toyland.es">www.toyland.es</a>

Huelga decir que quien prefiera hacerlas por si mismo es libre de ello, pero aquí no hallaréis ese tipo de instrucciones.

**Falsa quilla y cuadernas:** Contrachapado de 5 ó 6 mm - 2 láminas de 40x80 mm

**Cubiertas:** Contrachapado de 3 mm - lámina de 40x40 mm

**Tacos base mástiles:** Listón pequeño de madera de pino de 1,5 mm

**Pintura** negra, roja, marrón, amarilla, blanca (al gusto)

**Tapaporos y Barniz** (al gusto)

**Listones:**

**forro cubiertas y varios:**

*RAMÍN 0,6 mm*

*NOGAL 0,6 mm*

**Listones forro casco:**

*RAMÍN 2x5 mm - 2 paquetes de 7 ud.*

*RAMÍN 2x6 mm - 10 paquetes de 6 ud.*

*NOGAL 2x5 mm - 1 paquete de 7 ud.*

*NOGAL 2x6 mm - 3 paquetes de 6 ud.*

### Listones varios:

*RAMÍN: 2x4 2x3 2x2*

*NOGAL 4x4 2x2*

### Planchas:

*NOGAL 4x70*

*NOGAL 5x70 ó 8x70*

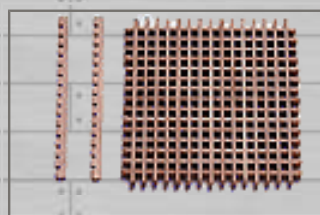
### Varillas:

*RAMÍN Ø 12*

*RAMÍN Ø 10*

*RAMÍN Ø 6*

### Enjaretados:



4 paquetes 50x50

### Escaleras:



CONST 80202 - 9 paquetes

## Portas o troneras:



**13x13** AL 8208 - 22 paquetes de 3 uds. - 3ª y 4ª Cubierta

**10x10** AL 8207- 16 paquetes de 3 uds. - 2ª cubierta y aposentos

## Ventanas:



**10x10** AL 8234- 4 paquetes de 7 uds. - Castillo y Alcázar

## Cañones:



CONST 80073 - 12 paquetes de 8 unidades. - Bocas de cañón **23x5.5**

*Esta pieza es novedad en constructo y se adapta mejor a mis planos por lo que la recomiendo para todos los que no tengan la 80074*



CONST 80074 - 16 paquetes de 6 unidades. - Bocas de cañón **31x5.5**

*Esta pieza era la que estaba disponible cuando empecé el navío, para instalarla tuve que taladrar los listones sujeta cañones con el diámetro de la caña, en vez del de la espiga*



CONST 80090 - 10 paquetes de 2 unidades. - Cañones 2ª cubierta **35x5.5**

CONST 80091 - 12 paquetes de 2 unidades. - Cañones en Castillo y Alcázar **27x4.5**





CONST 80093 - 2 paquetes de 2 unidades. - 4 primeras carronadas de proa **30x7**

*Tenéis que optar entre las piezas CONST 80073 o CONST 80074 no compréis las dos.*

### Aparejo de los cañones:



CONST 80020 - 1 paquete. - Cáncamos o AL 8102 - 1 paquete. - Cáncamos **10mm**

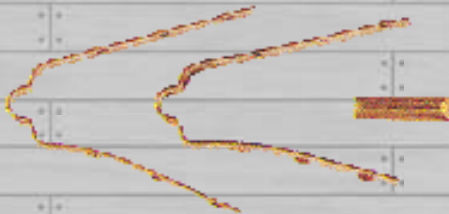


CONST 80005 - 1 paquete. - Motón o AL 8111 - 1 paquete. - Motón **3mm**



CONST 80060 - Hilo blanco **Ø0.25**

### Bisagras timón:



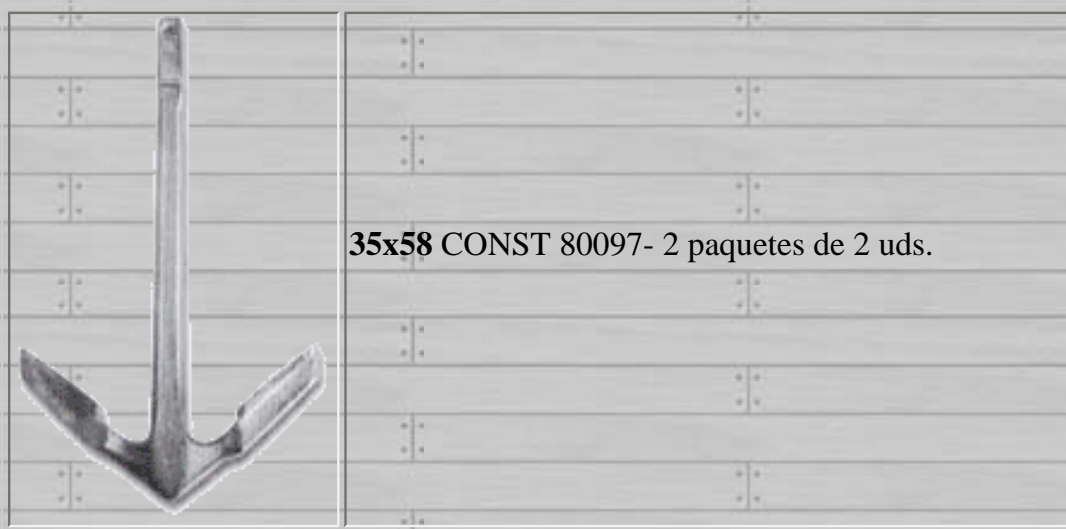
CONST 80029- 8 unidades. o  
AL 8135 - 8 unidades.

### Placas de cobre:



**5x15** MANTUA MODEL ART. 32900- 24 paquetes de 100 uds.

### Anclas:



## Fanales:



**Mascarón, bandera y gallardete:** Quiero llamar la atención sobre un navío contemporáneo con el Santísima Trinidad que portaba la misma bandera y el mascarón del león rampante coronado, Artesanía Latina que tiene en su catálogo el "San Juan Nepomuceno" a escala 1/90, pero dejando a un lado a sus clientes y a su propio beneficio comercial, en su catálogo de piezas, no incluyen todas la que fabrican ??????????. Afortunadamente su servicio postventa funciona muy bien, y se de varios casos que pidiendo las piezas (incluso sin conocer los números de referencia te envían dichas piezas, sacar vuestras propias conclusiones.

AL Ref. Nepo 22720

Mascarón de proa AL Ref. 224

Bandera AL Ref. 495

Gallardete AL Ref. 496

*Yo he intentado tallar el mascarón pero a ese tamaño las facciones del león eran bastante mejorables.*



MANTUA MODEL 45040 - León Rampante -  
tamaño 45mm (para 1/90 debe de medir al menos  
65mm)

Las banderas también las podéis imprimir en la impresora en papel o tela.

en esta página tenéis más información: [http://www.geocities.com/militarflags/espa\\_mari\\_borbones.htm](http://www.geocities.com/militarflags/espa_mari_borbones.htm)



## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

1 2 3 4 5 6 7 8 9  
Bote 1 Bote 2 Bote 3

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.

*Octubre 2002*

1. Falsa quilla y cuadernas calcadas sobre contrachapado de 5mm.



2. Falsa quilla y cuadernas montadas con tacos base mástil y listones sujeta cañones.





3. Listones desde línea de flotación hacia 2ª cubierta: 3 nogal 6mm - 2 ramín 6mm - 2 nogal 6mm - 2 ramín 6mm - 2 nogal 5mm - 2 ramín 5mm - 1 nogal 5mm.

Desde borde inferior de la falsa quilla hacia arriba: 5 ramín 6mm.

El final de la popa (que no corresponde al espejo de popa terminado) se hará con un contrachapado de la forma de la cuaderna 13B pero cortada en la parte de abajo para que coincida con el final de la curvatura donde están los cuatro cañones de popa y se introduce la caña del timón.



4. Resto de listones por debajo de línea de flotación ramín 6mm.



5. Todos los listones salvo atunes en popa.



Siguiente



## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

1 2 3 4 5 6 7 8 9  
Bote 1 Bote 2 Bote 3

*Noviembre 2002*

6. La 2ª cubierta ya barnizada, es de contrachapado 3mm y después forrado ramín 0.5mm, con enjarretado hueco para escalera a cubierta inferior, base mástil palo mayor y fogón cocina (no se ve entero).

la cubierta superior (castillo y alcázar) es de listones ramín 5mm por lo tanto aquí colocamos los baos, nogal 4x4mm.

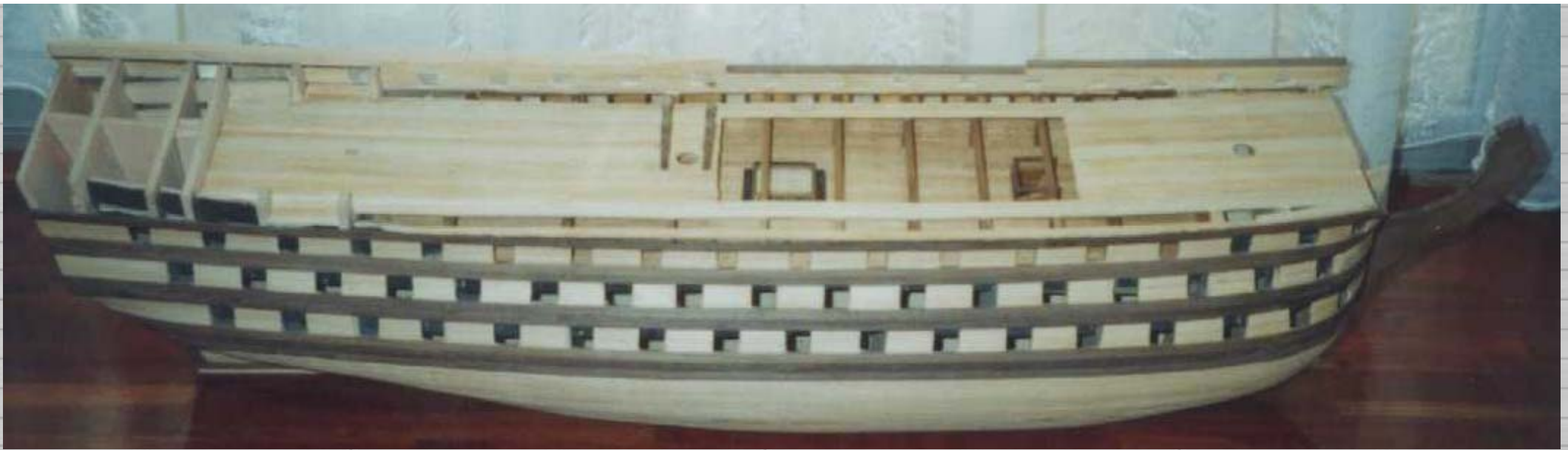


7. Colocado el trancanil (sencillo sin mascarón) y codaste nogal 8mm y la quilla 2 nogal, 2 ramín 5mm y 1 ramín 8mm, así como los listones del castillo y alcázar: 1 nogal 5mm desde aquí coloco listones dobles 5mm en exterior y 6mm en interior (o lo que pida). 2 ramín 5mm. más 1 ramín 5 mm en proa y 1 nogal 2mm - 3 ramín 5 mm en popa.



8. En el castillo y alcázar dejo el hueco de 2 listones a babor y estribor para poder fijar los cañones a la 2ª cubierta por medio de cáncamos. Previamente ya teníamos los agujeros hechos.





9. Todilla con listones ramín 5mm, por debajo están los alojamientos (ya barnizados) en nogal.



*En la siguiente fotografía en la que están presentados dos cañones (más grandes de los que finalmente irán en esta cubierta) y unas escaleras sin montar ni cortar, se puede observar que a pesar de que en el plano de sección del museo naval (nº 2) la escalera se enrasa con la toldilla y su balaustrada, la posición más correcta es la marcada en los planos de cubiertas y botes (nº 3) pues de lo contrario la escalera terminaría encima del cañón*



10. Versión de **Proa simplificada** para colocar los brazales (esta escala y más pequeñas) así como los escobenes de los anclas. *NO ES LA VERSIÓN POR LA QUE FINALMENTE HE OPTADO.*





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) **[3](#)** [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

11. Construcción de una **versión sencilla de la proa** para colocar los brazales y el enjarretado (esta escala y más pequeñas) así como los escobenes de los anclas. *NO ES LA VERSIÓN POR LA QUE FINALMENTE HE OPTADO.*







12. Detalle construcción de la **versión sencilla de la proa** para colocar los brazales (esta escala y más pequeñas) así como los escobenes de los anclas. *NO ES LA VERSIÓN POR LA QUE FINALMENTE HE OPTADO.*

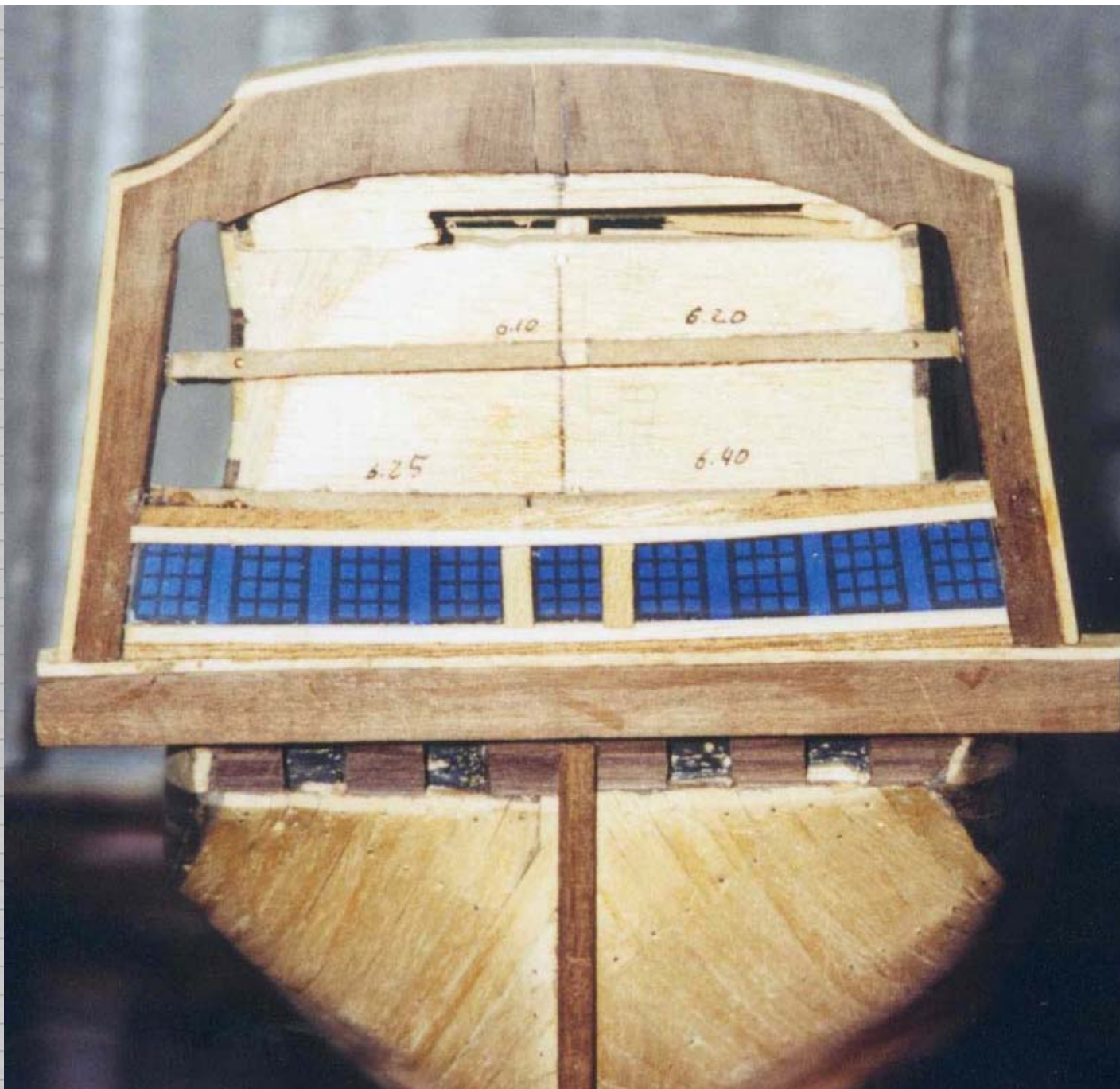




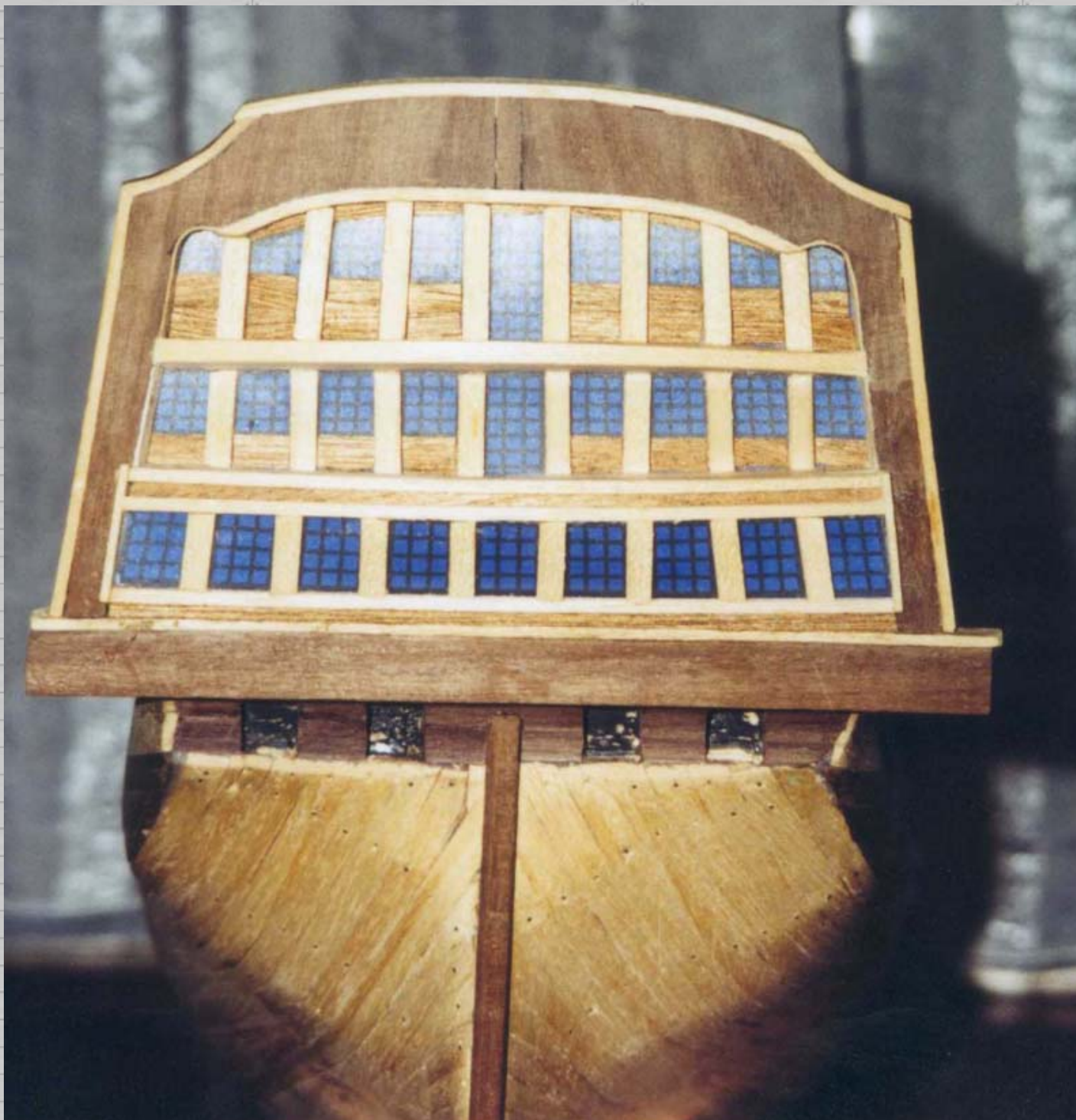
*Diciembre 2002*

13. Se ha colocado la parte inferior del espejo de popa en nogal 5mm y dejando que sobre a ambos lados, esta pieza continua la curvatura inferior de la popa (fotos perfil 16 y 17) donde están las baterías y donde entra la pala del timón. El fondo de las ventanas es de cartulina azul oscuro y las divisiones de la ventana están pintadas en negro o marrón, los pilares al lado de las ventanas son de ramín de 3 o 4mm. Las balconadas de popa se han pegado en dos partes cada una a las distancias indicadas en el plano de sección. La peineta en nogal 5mm también en dos partes, aún no está decorada (el centro quedará tapado por un escudo o figura) y se ha canteado con ramín 2x5mm. La carpintería pintada en cartulina se ha encolado y ha quedado pillada por listones de ramín de 2x2mm, y los pilares son en esta cubierta de ramín 4x2



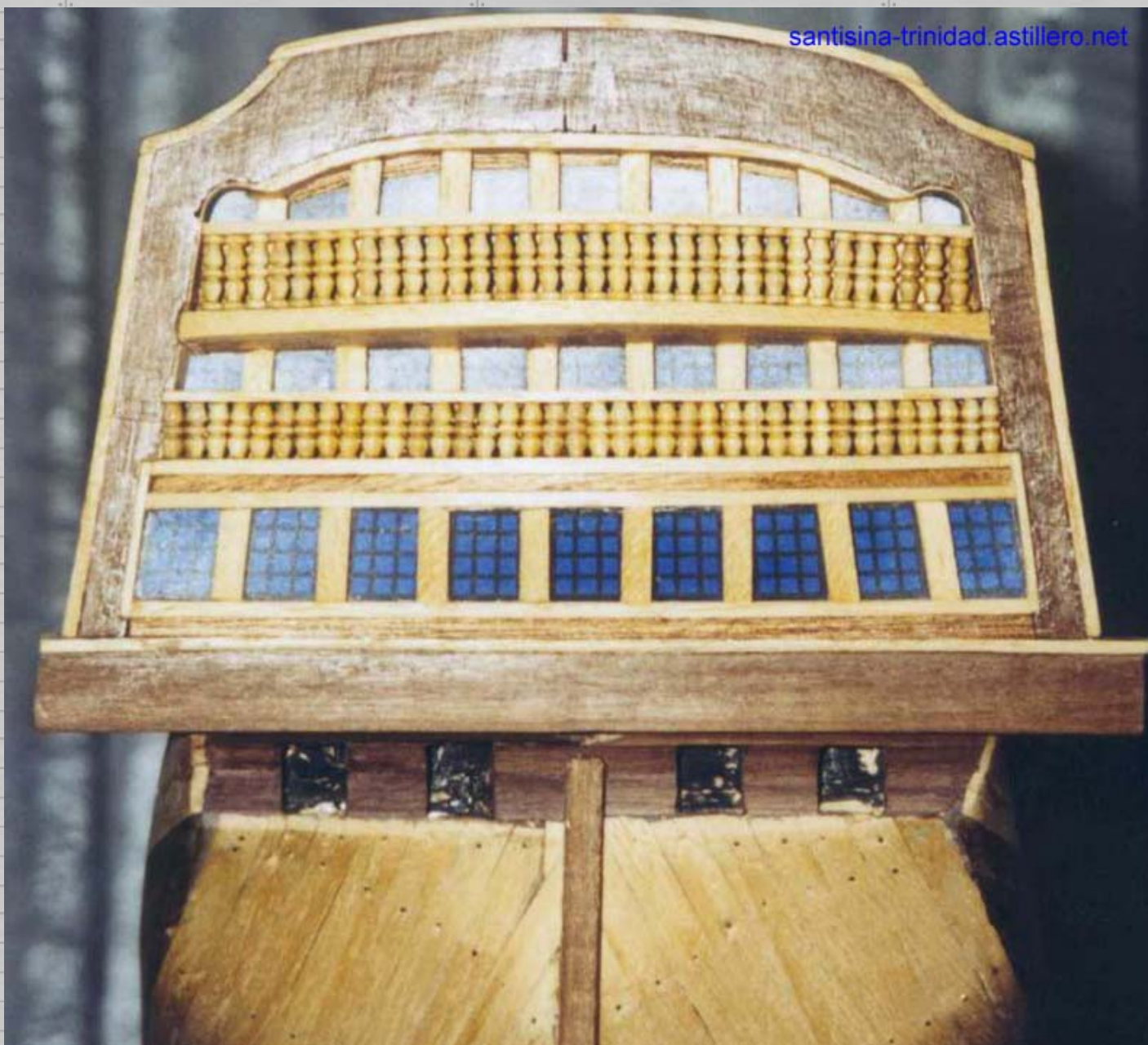


14. Todas las balconadas colocadas, los pilares de las cubiertas superiores son de 3x3, las "paredes" de nogal son de forro de 0,6mm y los cantos interiores de la peineta de ramín 0,6mm, salvo la superior que es de 2mm.





15. Las balastradas son de AL de 10mm, según la altura podéis cortar las bases o colocarlas enteras.  
Se aprecia el agujero de forma ovalada donde se introduce la pala del timón .  
A la cartulina plastificada se le puede dar el tapaporos junto con el resto de la popa





[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) **[4](#)** [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

16. Los beques de estribor encolados a la distancia indicada en el plano de sección, (no es relevante pues irá totalmente tapada)



17. Al igual que la popa se ha colocado la cartulina plastificada en esta ocasión de una pieza y se ha encolado los listones de la balconada de cubierta y pilares en ramín de 4x2 y 3x2, posteriormente se ha reforzado la balconada con listón de 4x2 sobre la que irá la balaustrada.



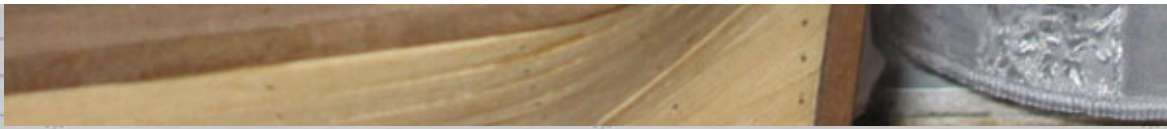
18. Vista de popa por estribor.





19. Vista de popa por babor.





20. Colocado el enjaretado de proa.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) **5** [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

21. Los escobenes del ancla son de nogal de 8mm, una pieza de 3,6x3,2 con la curvatura de proa y el encuentro con la roda.  
El baupres y el mascarón de proa están presentados, no colocados ni encolados. La roda es de 8mm (*ancho del mascarón del San Juan Nepomuceno de AL*).  
La barandilla de proa es de nogal 4x4, ver plano nº 2 de cubiertas.



22. En esta vista podéis observar la tapa de la amurada en nogal 5mm (lijado) y redondeado en los encuentros.





23. Colocados los beques de proa y los apóstoles del baupres según futuro plano de proa.







Enero 2003

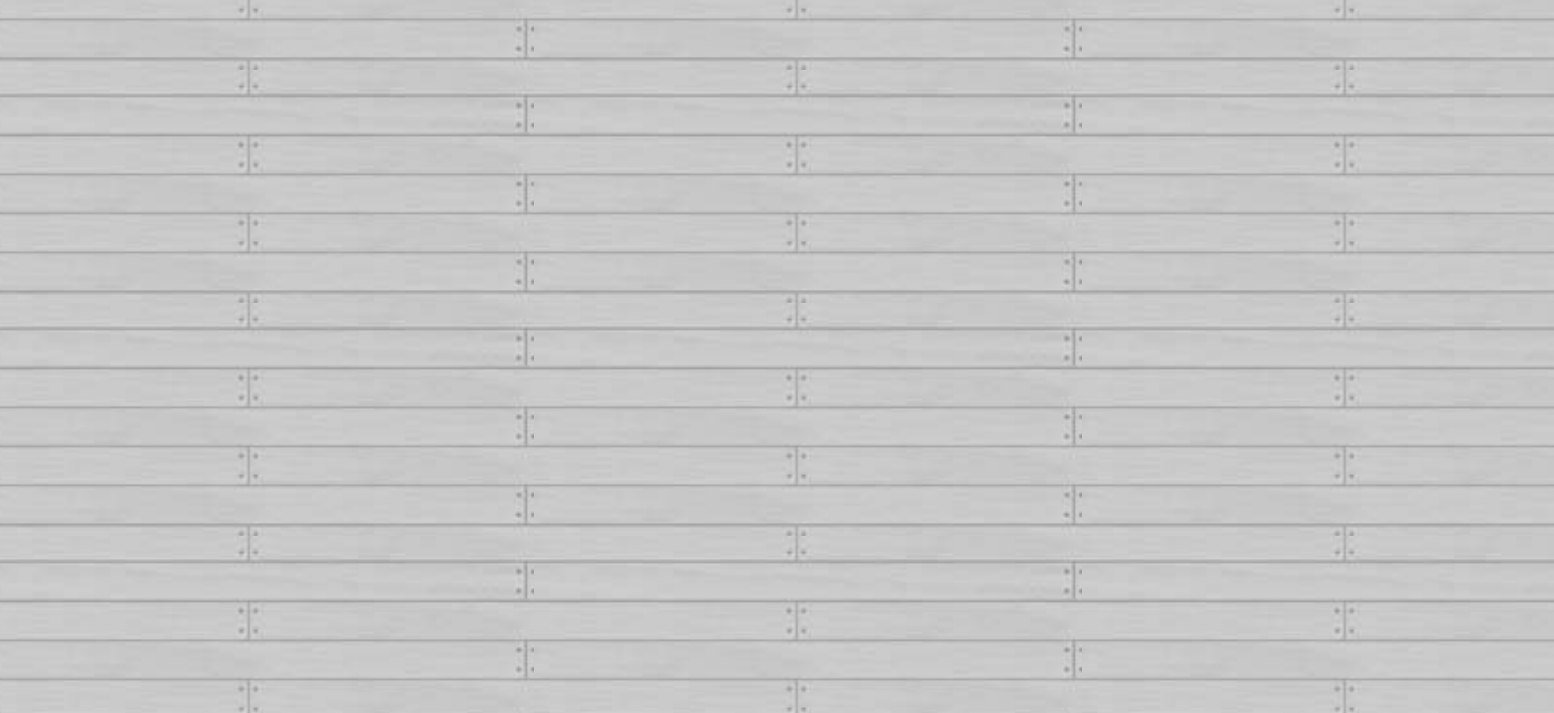
24. Vista general con peana según planos.



De Febrero a Mayo no he podido hacer nada, .....

Junio 2003

25. Comienzo a colocar las placas de cobre de 5x15mm, en total usaré 2400. Para la realización de los brazaes y gambotas he utilizado una barra de sección cuadrada de 2x2 excepto el primer brazal que es de 4x2.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) **[6](#)** [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

26. Debajo de la pieza inferior de nogal en los jardines (rematada de ramín de 2mm alrededor) he colocado la pieza en forma de voluta tallada en haya.

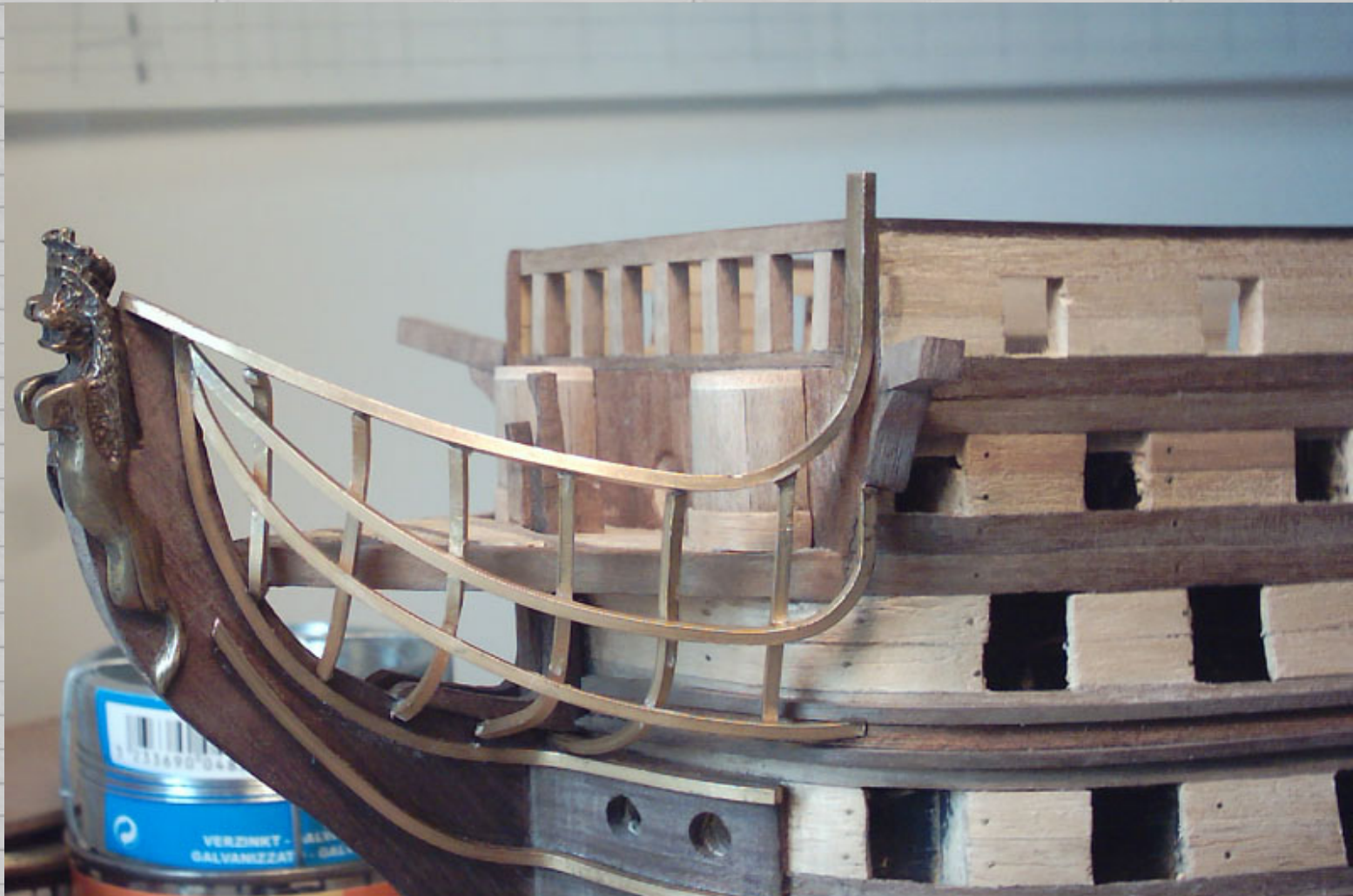


27. Colocados todos los brazales de babor, en este navío las gambotas están en la parte interior. También están colocados los refuerzos horizontales del casco en nogal de 2x2mm y con un forro interior de nogal 0,5mm. El pescante de gata está hecho de nogal 5mm

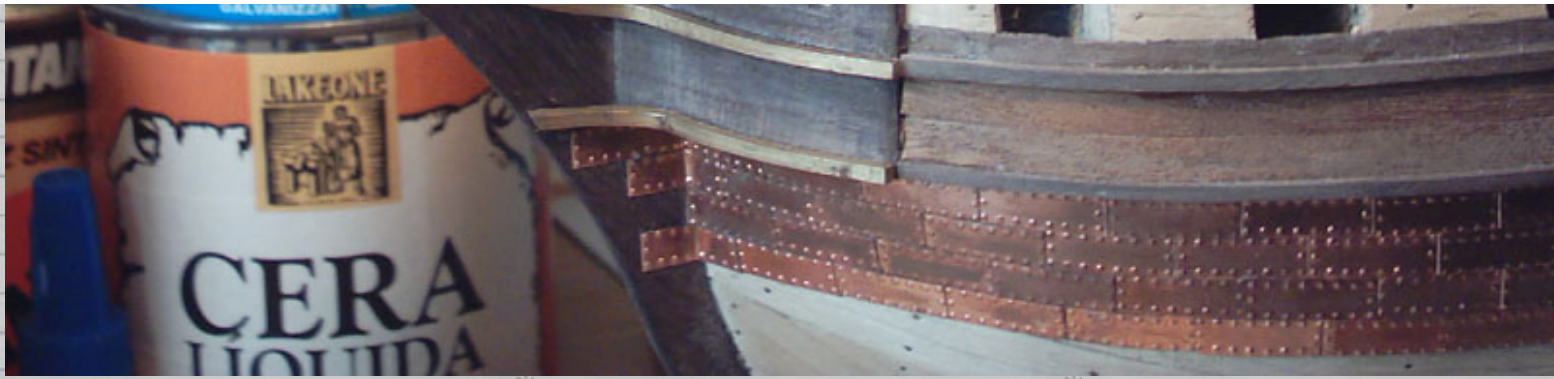




28. Colocados todos los brazales y gambotas de babor.







29. Detalle del casco con los refuerzos y el inicio del aplacado de cobre.



30. Detalle del encintado de refuerzo, terminación en popa



[Anterior](#)



[Siguiente](#)

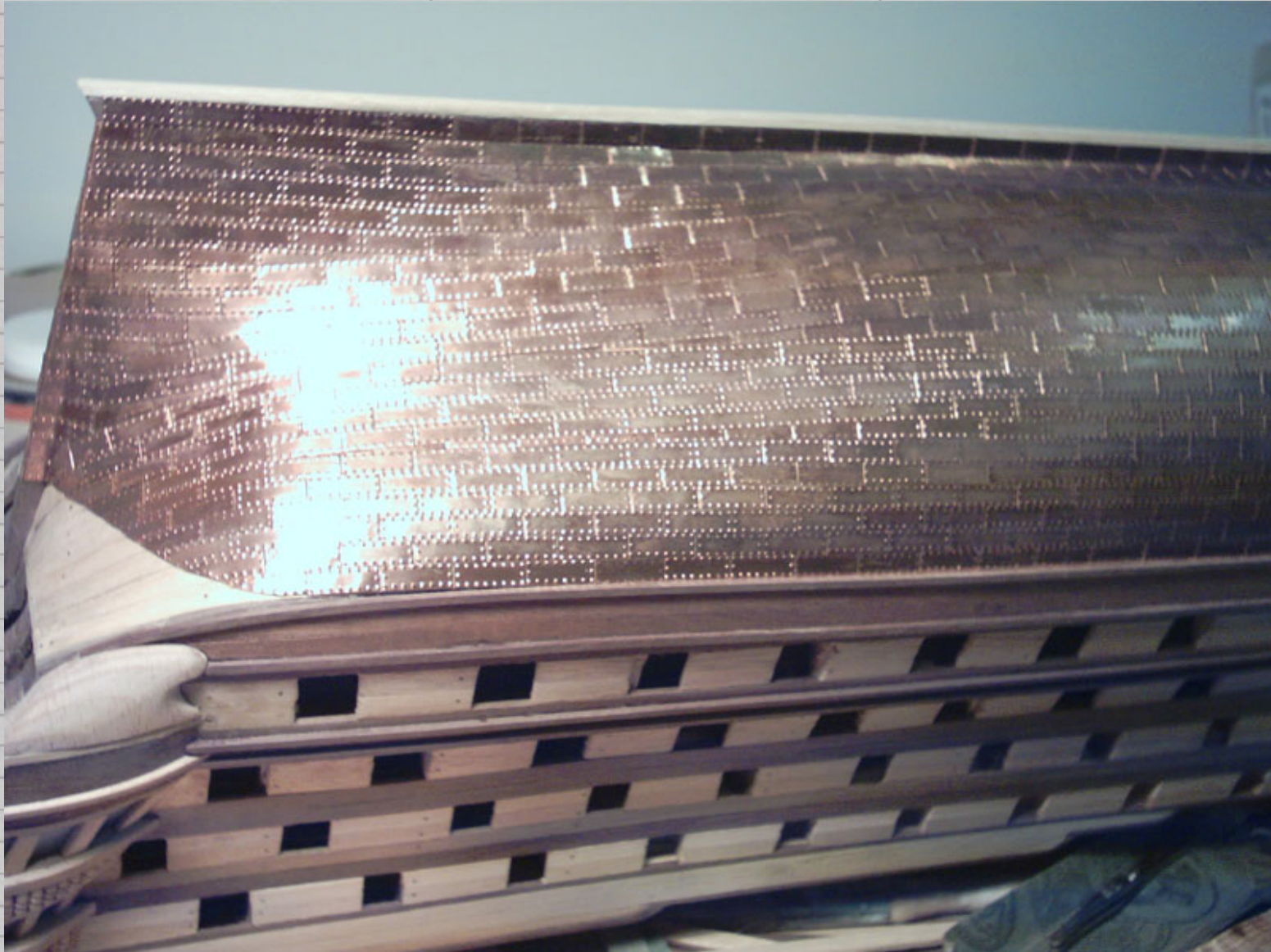


## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) **[7](#)** [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

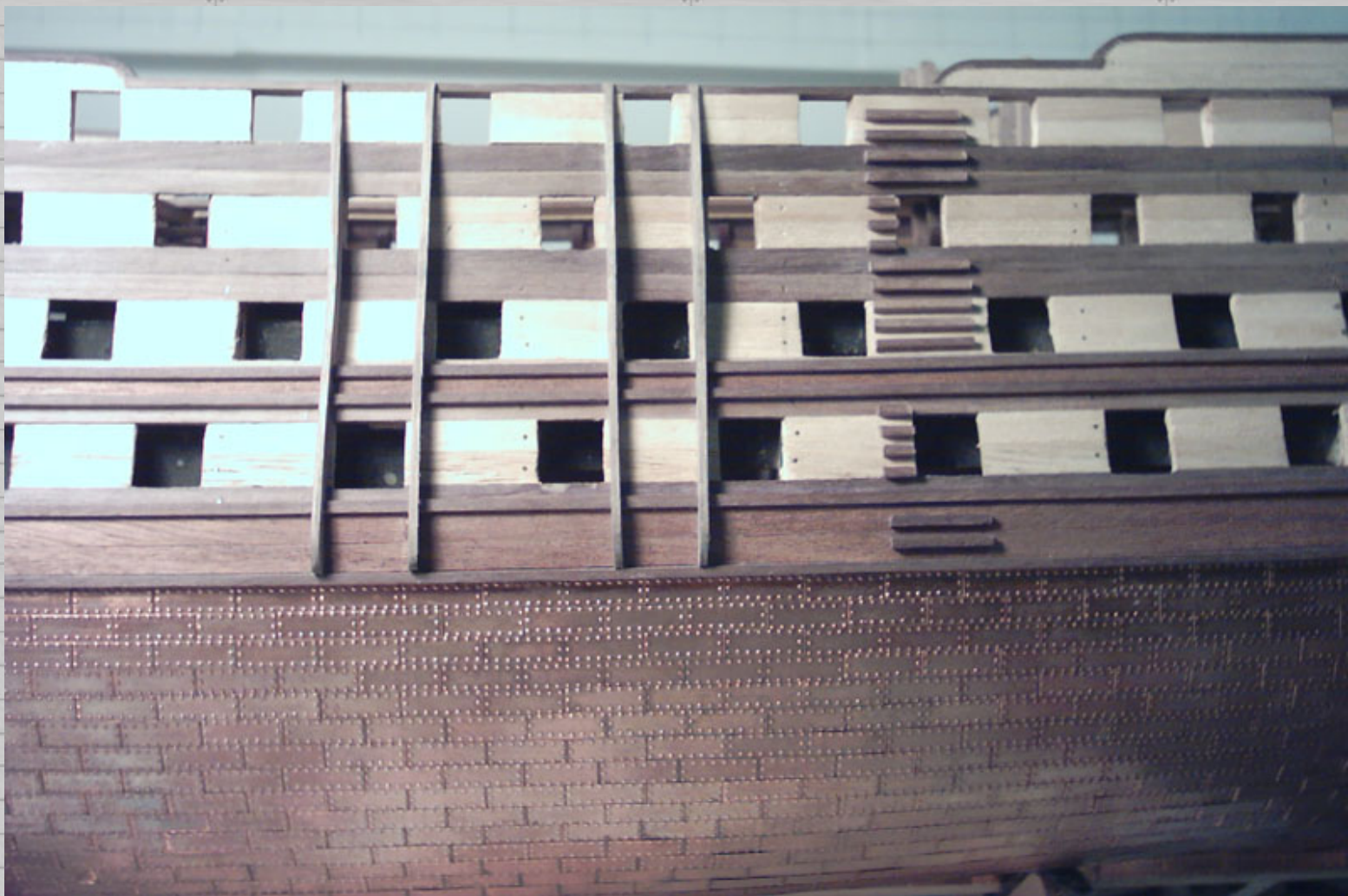
*Julio 2003*

31. Terminado el aplacado de cobre de babor excepto la quilla.

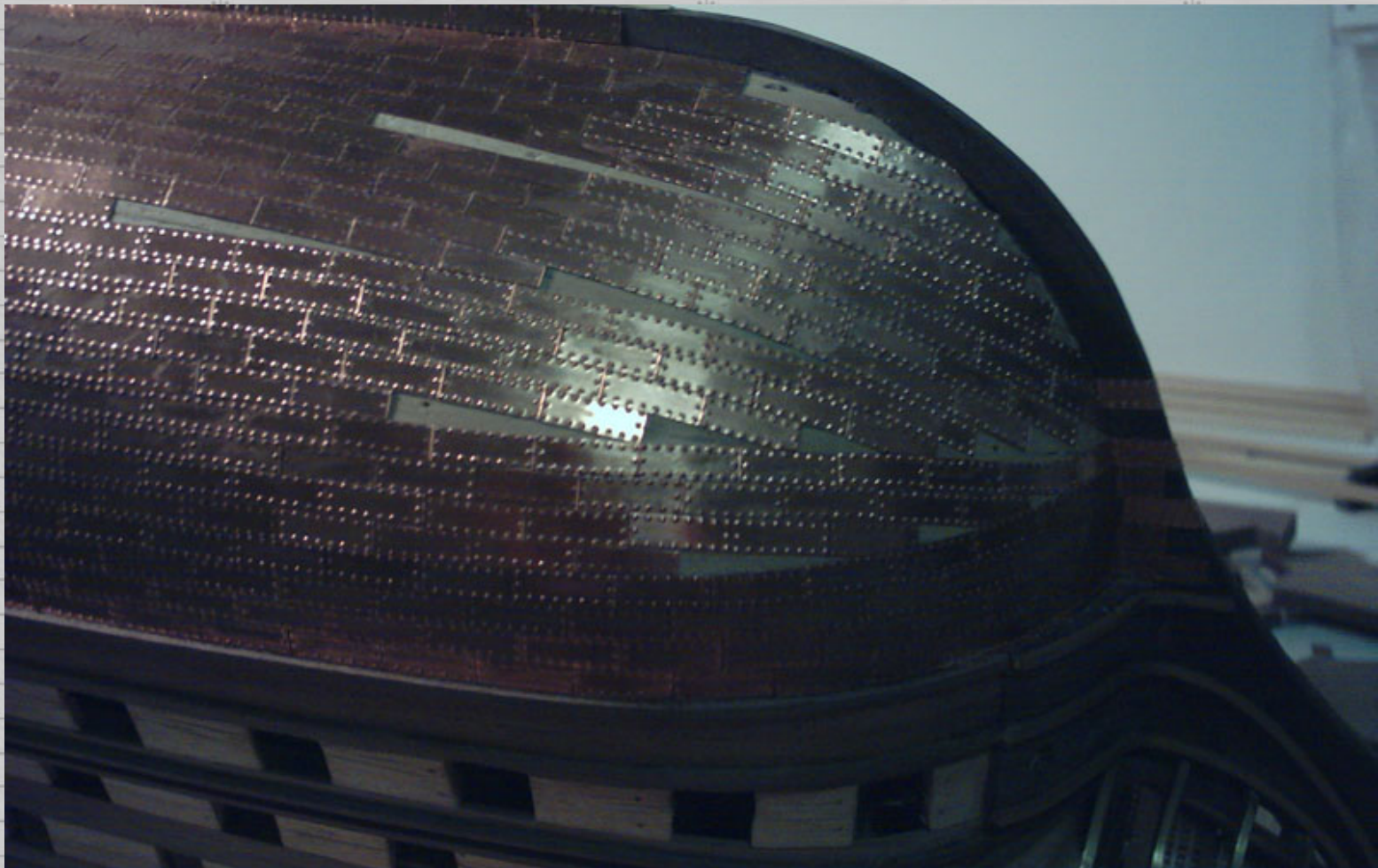


32. Detalle de encuentro entre los refuerzos verticales del casco con los horizontales y escalera. los refuerzos verticales están hechos de nogal 8x2mm aunque he tenido que curvarlos antes de darles la forma del casco.





33. Detalle de como he ido compensando el estrechamiento del casco en proa (y popa) para que el aplacado de cobre siga la forma del casco.







*Septiembre 2003*

34. Aplacado de cobre en el lado de estribor a falta de compensar la curvatura del casco. Colocadas las mesas de guarnición compuestas por dos listones de nogal de 2x8mm.



*Octubre 2003*

35. Terminado el aplacado de cobre colocamos la pala del timón con bisagras.







[Anterior](#)

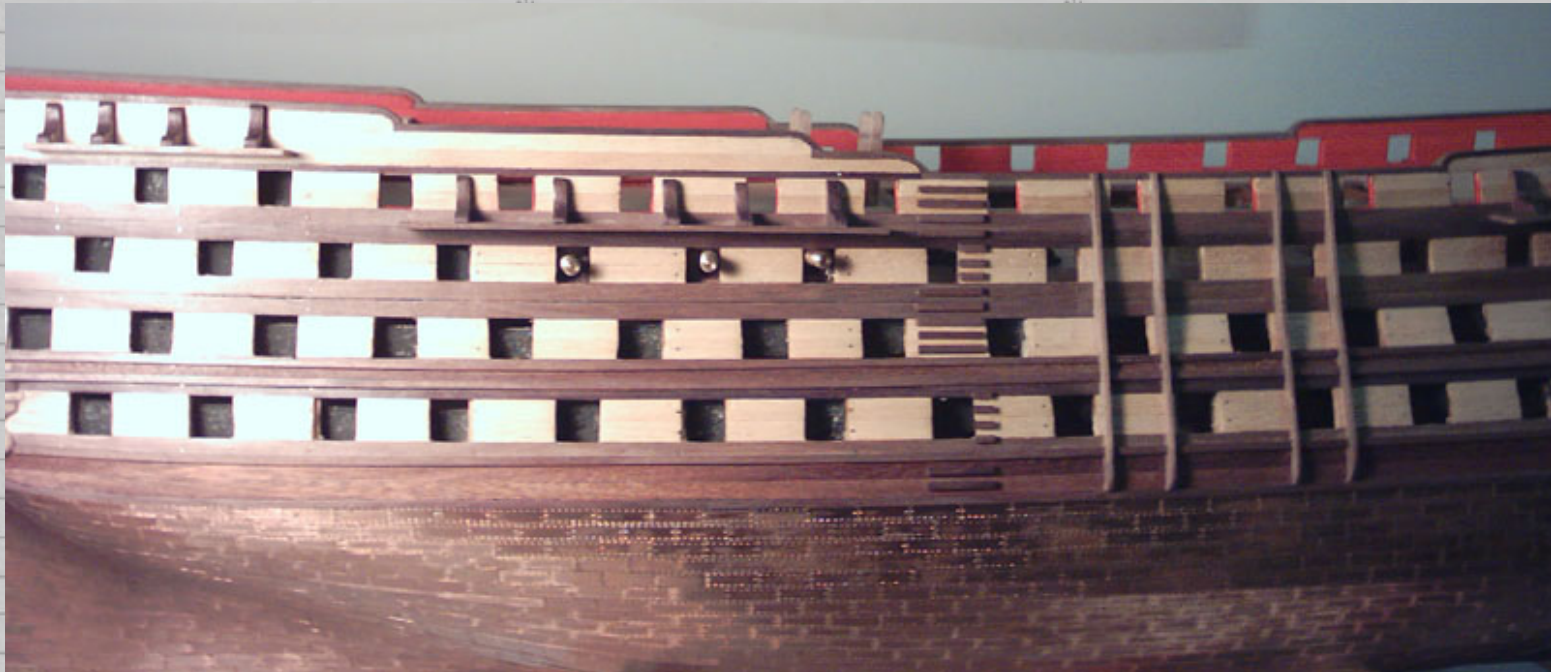
[Siguiente](#)

## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) **8** [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

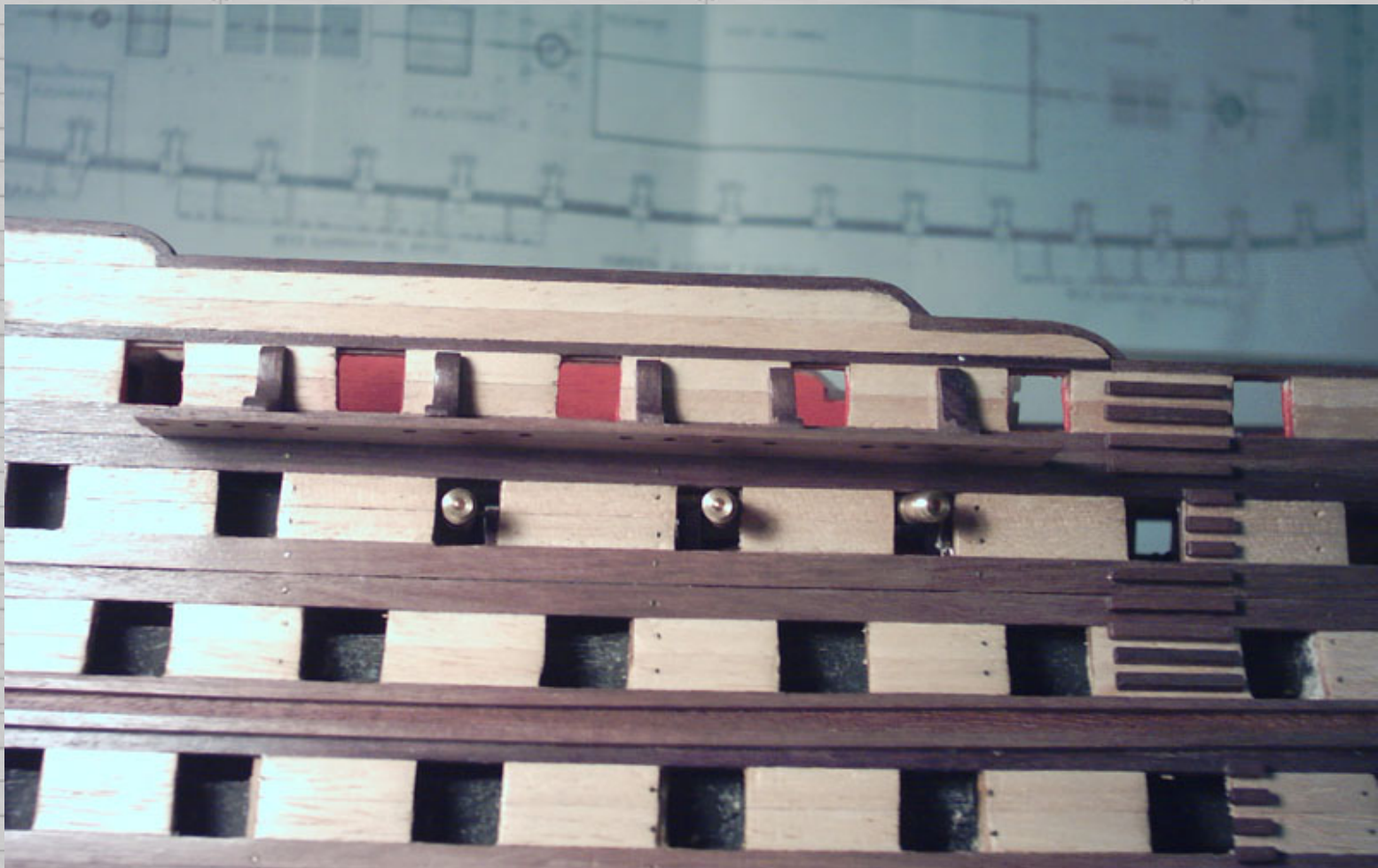
*Noviembre 2003*

36. Se ha pintado de rojo la amurada de la cubierta superior y se han colocado los tres primeros cañones (enteros) en la segunda cubierta. Los refuerzos de las mesas de guarnición, serán de nogal de 3 ó 4 mm. El casco ya ha recibido dos capas de Tapaporos y dos de cera líquida con trementina, pues he decidido no barnizar y dar el acabado con cera.

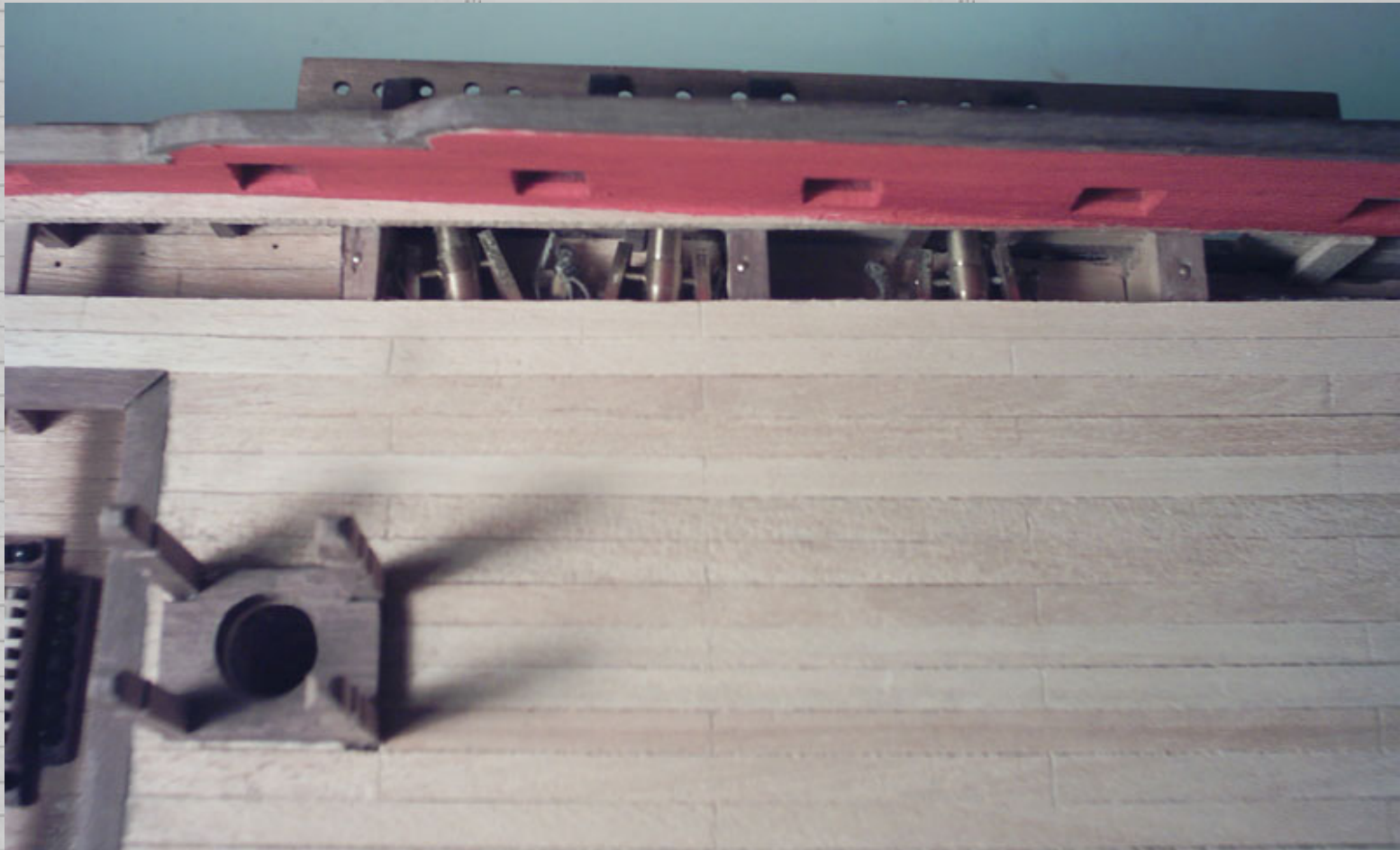


37. Detalle de los primeros cañones colocados y de la mesa de guarnición del mayor, todos los cañones de la segunda cubierta se han de colocar antes de cerrar esta.



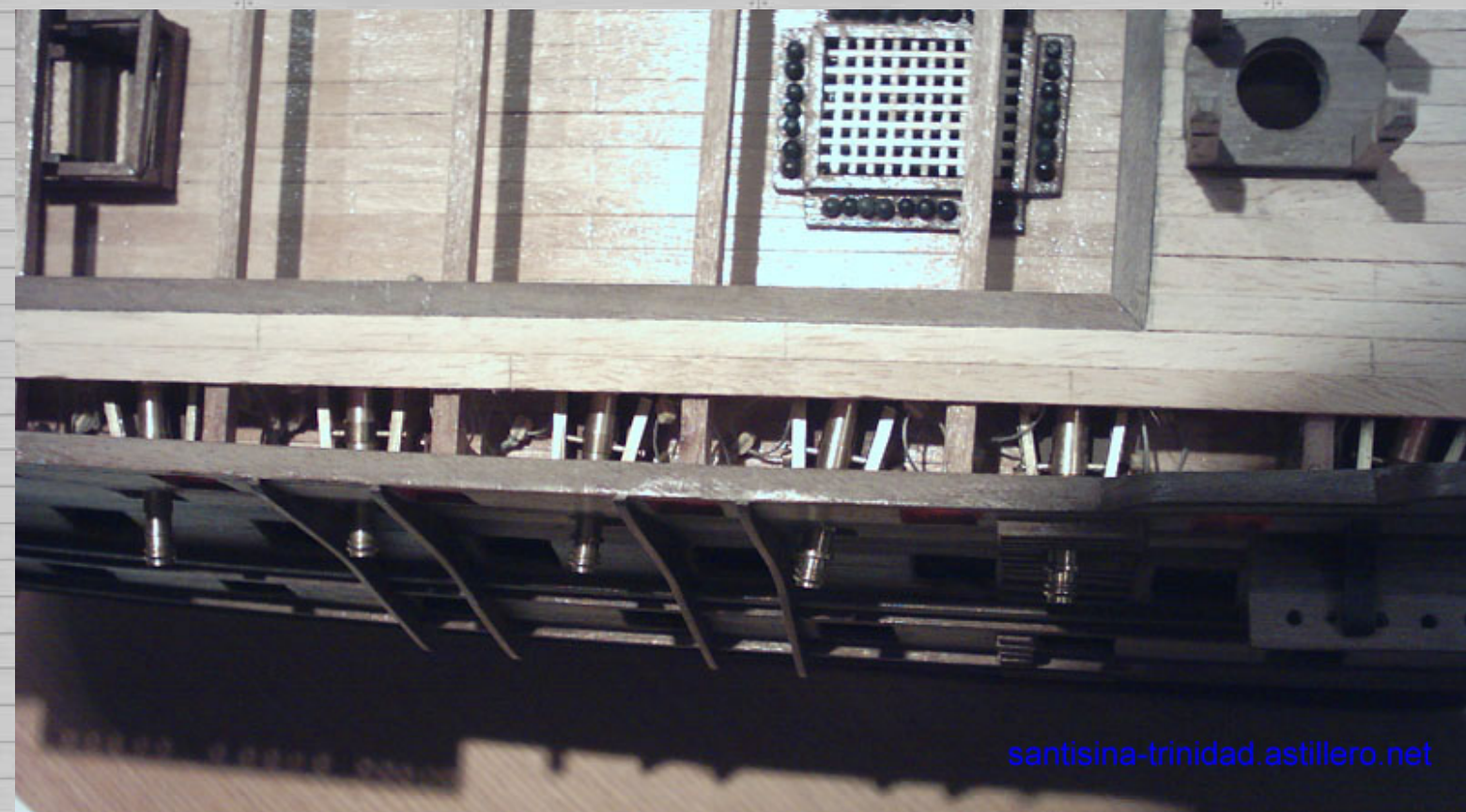


38. Detalle de anclaje de los cañones antes de cerrar la cubierta alcazar y castillo, a la izquierda se pueden observar los agujeros donde irán los cancamos donde se sujetan los aparejos de los cañones.





39. Detalle de los cañones colocados



[santisina-trinidad.astillero.net](http://santisina-trinidad.astillero.net)

40. Un cañón con su aparejo y los cáncamos que lo anclan al suelo.



[santisina-trinidad.astillero.net](http://santisina-trinidad.astillero.net)



[Anterior](#)



[Siguiente](#)

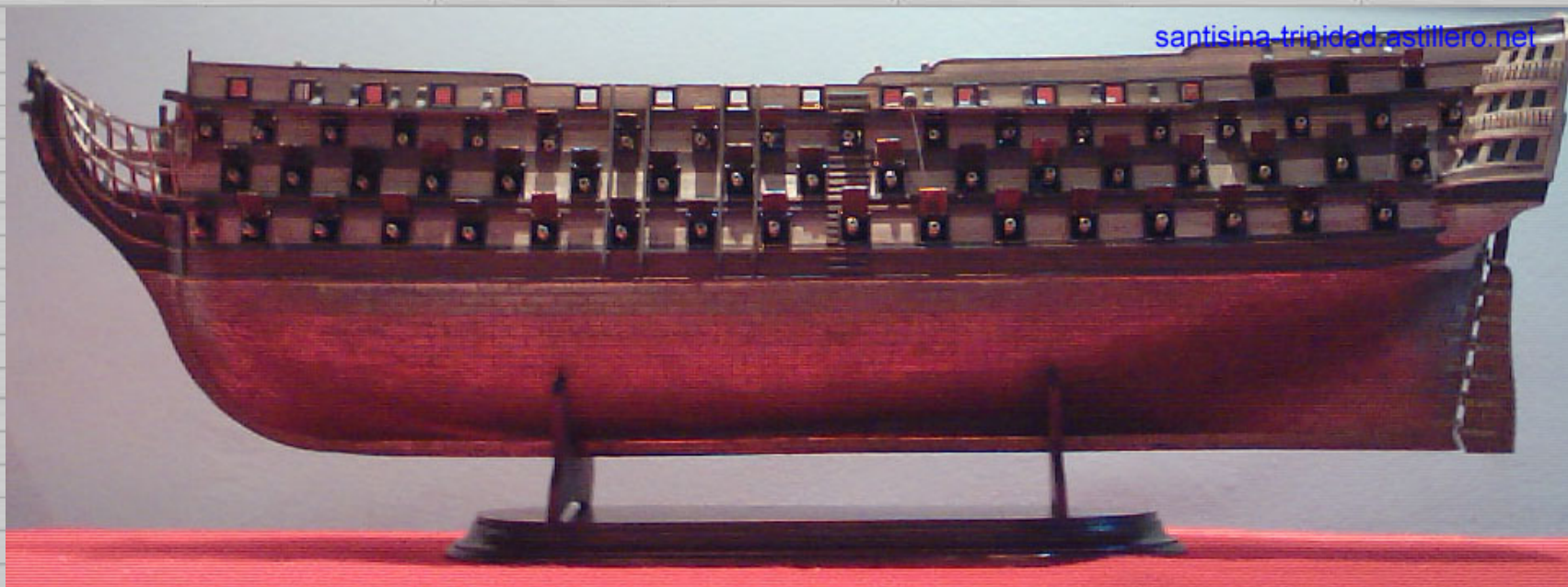


## Modelo a escala 1/90 y diario Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) [Bote 3](#)

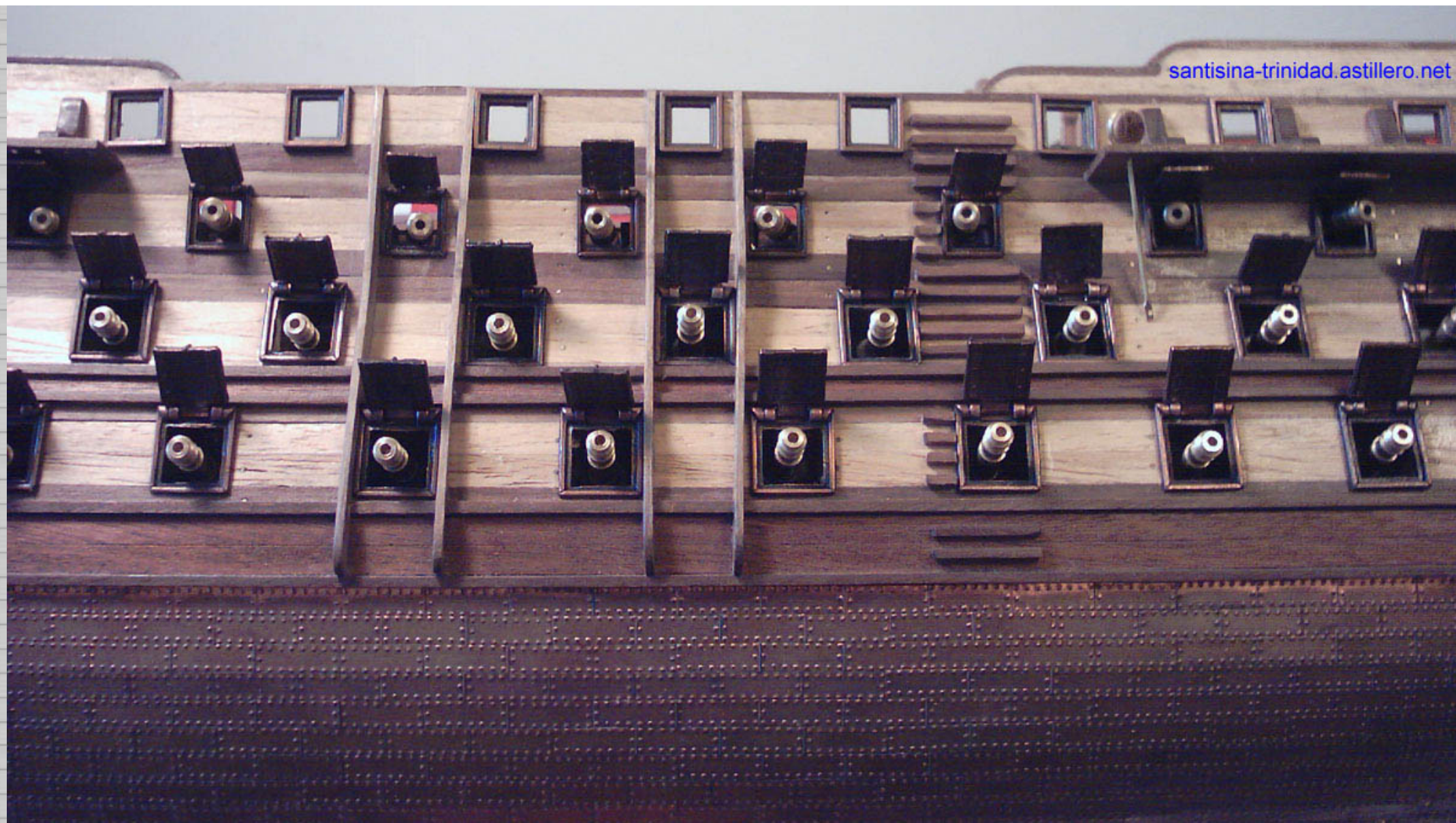
*Diciembre 2003*

41. Ya están colocadas las tres baterías inferiores y sus correspondientes portas.



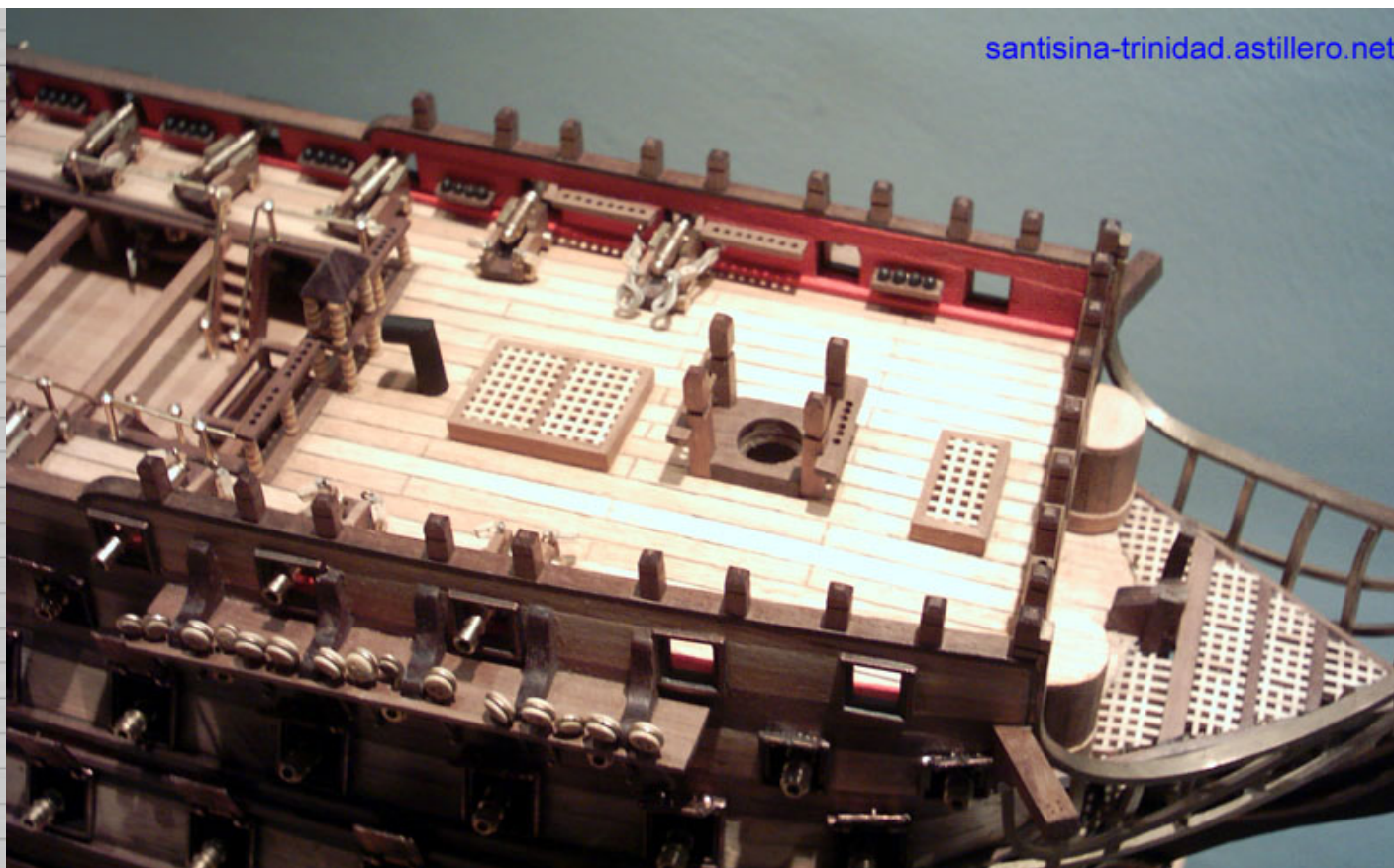
42. Detalle central del casco con las tres baterías inferiores y el tipo de cadenote que usaré (aunque con las bigotas de boj).



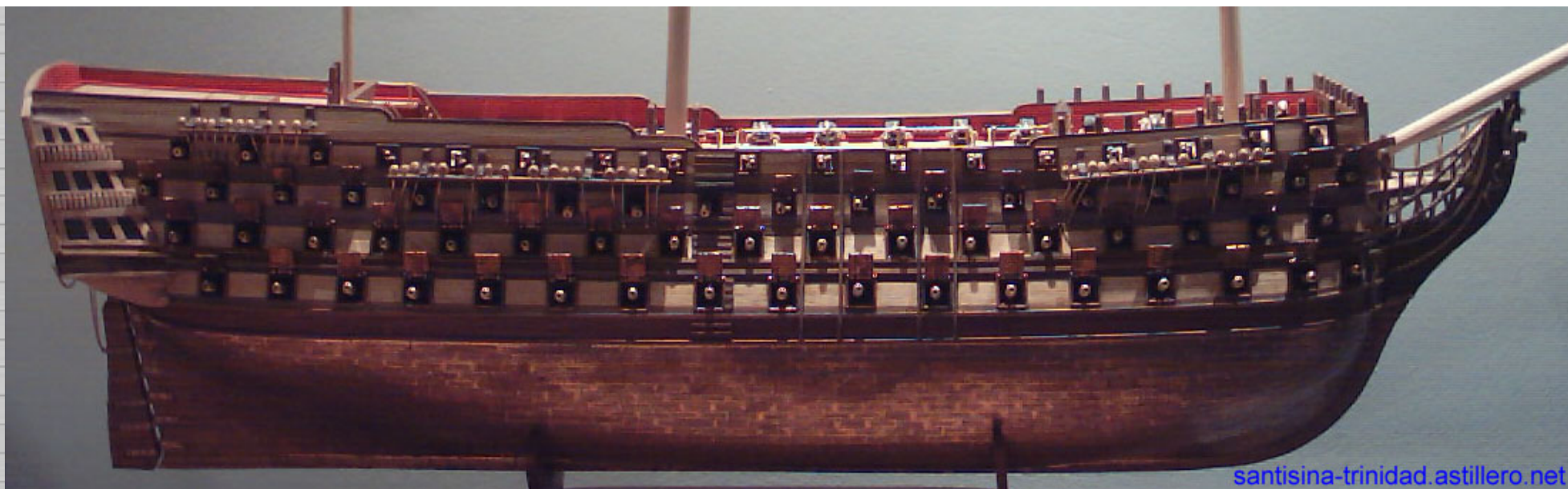


43. Avance de cubierta terminada. más adelante detallaré los cadenotes, candeleros y barandillas, cañones, carronadas etc.





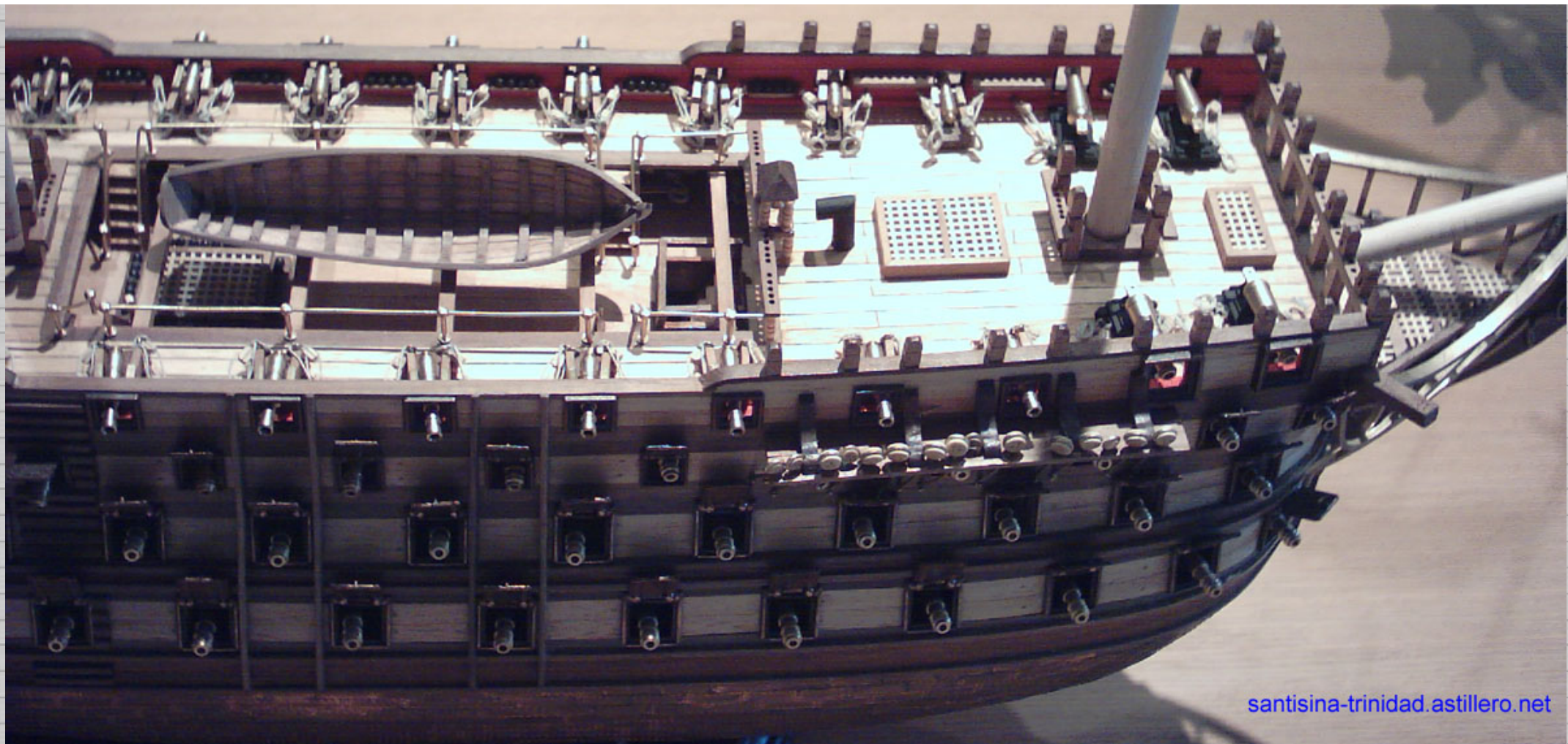
44. Vista con todo su armamento.



[santisina-trinidad.astillero.net](http://santisina-trinidad.astillero.net)

45. Vista con todo su armamento aparejado y bote donde se aprecia su tamaño respecto al buque





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Modelo a escala 1/90 y diario botes Navío Santísima Trinidad

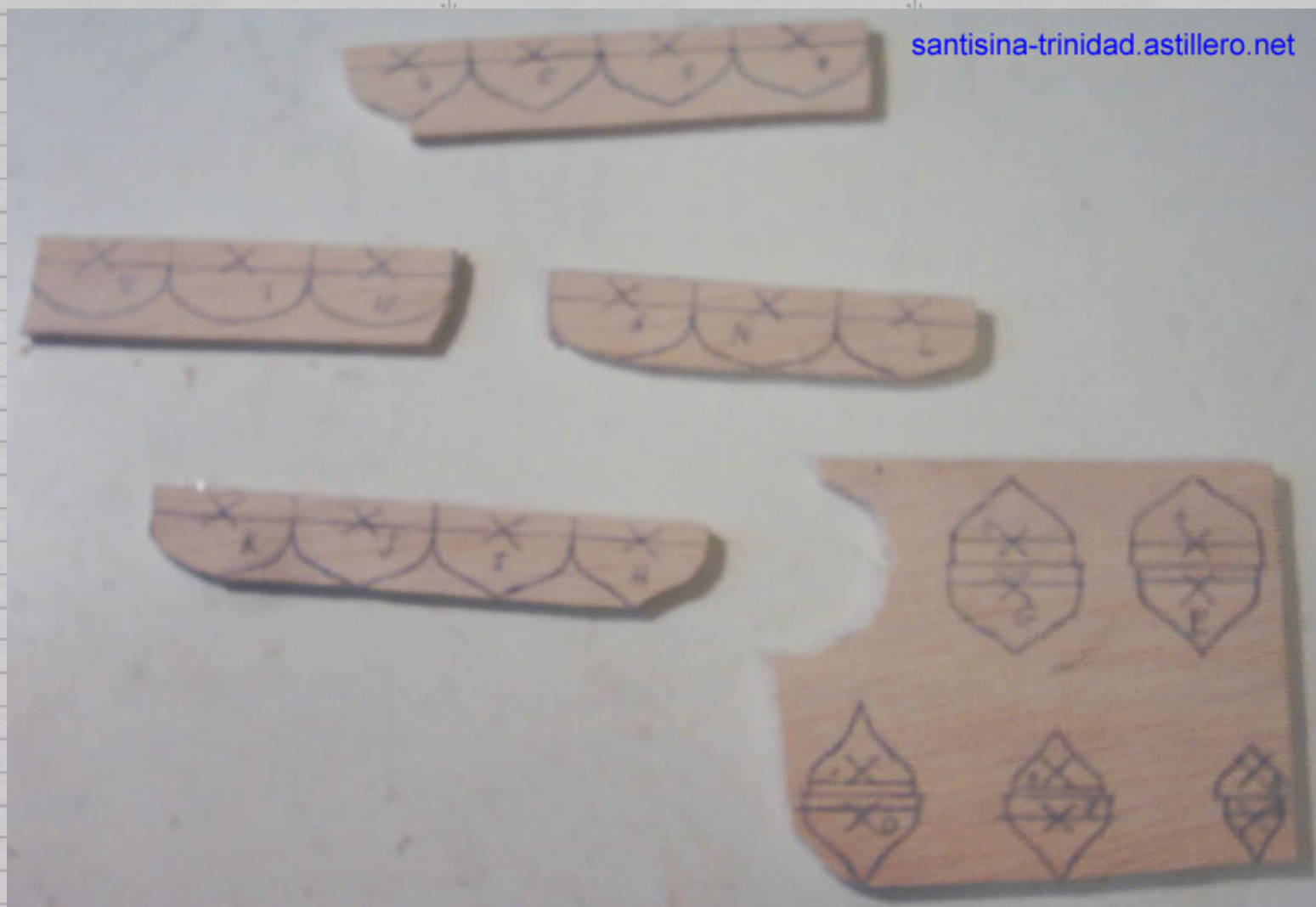
[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)

**Bote 1** [Bote 2](#) [Bote 3](#)

Junio 2004

Según ordenanzas los navíos de 112 cañones portaban 7 botes, entre botes, lanchas y serenís. *Puesto que en los planos del museo naval solo disponemos de los planos de los dos primeros serán estos los que realicemos mediante un método de construcción de moldes para las cuadernas que nos permitirá realizar cuantos botes o lanchas queramos.*

B1. Recortamos las cuaderna en contrachapado de 5mm (*el ancho del contrachapado es importante pues este nos dará la longitud total al pegar una cuadernas con otras*) y hacemos un taladro de Ø3mm. (en mi caso) en la X para poder situar unas con otras.



B2. Marcamos la línea donde termina la cuaderna (*no donde termina nuestra falsa cuaderna para que el molde tenga la misma base, si no donde termina la cuaderna realmente, en este caso la línea azul*) en el ancho de esta y pegamos las cuadernas entre si, para que no queden desplazadas unas con otras, he introducido un destornillador de Ø3mm. Después este molde lo pegamos a una base del mismo contrachapado y con ello ya tendremos el molde para construir cuantos botes precisemos.





B3. Empezamos a colocar las cuadernas, para ello haremos un taladro de  $\varnothing 2\text{mm}$ . en la mitad de babor y estribor junto al molde y doblando un listón de nogal 2x2mm. lo colocaremos sin pegarlo al molde de contrachapado, este quedará bien sujeto al introducirlo por los agujeros previamente taladrados.



B4. Continuamos taladrando a una distancia igual (yo he utilizado un listón de 8mm. como guía) y situando las cuadernas sin pegar.



B5. Vista con todas las cuadernas colocadas a la misma distancia. En proa se puede observar una ranura donde irá situado el tajamar. En popa, ante la dificultad de doblar las dos últimas cuadernas, las he hecho en dos partes y las he pegado con cianocrilato. En el lateral de cada cuaderna hay que pintar la línea donde realmente esta termina, para poder cortarla con posterioridad..



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Modelo a escala 1/90 y diario botes Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) **Bote 2** [Bote 3](#)

B6. Una vez colocadas todas las cuadernas, pegamos la quilla y la parte interior del tajamar. La popa son dos listones de nogal de 2mm de ancho, con la medida aproximada de la ultima cuaderna y colocada de manera oblicua según inclinación indicada en el plano de botes. Se lija todo el conjunto y ya podemos empezar a forrar con ramín 3x1mm.



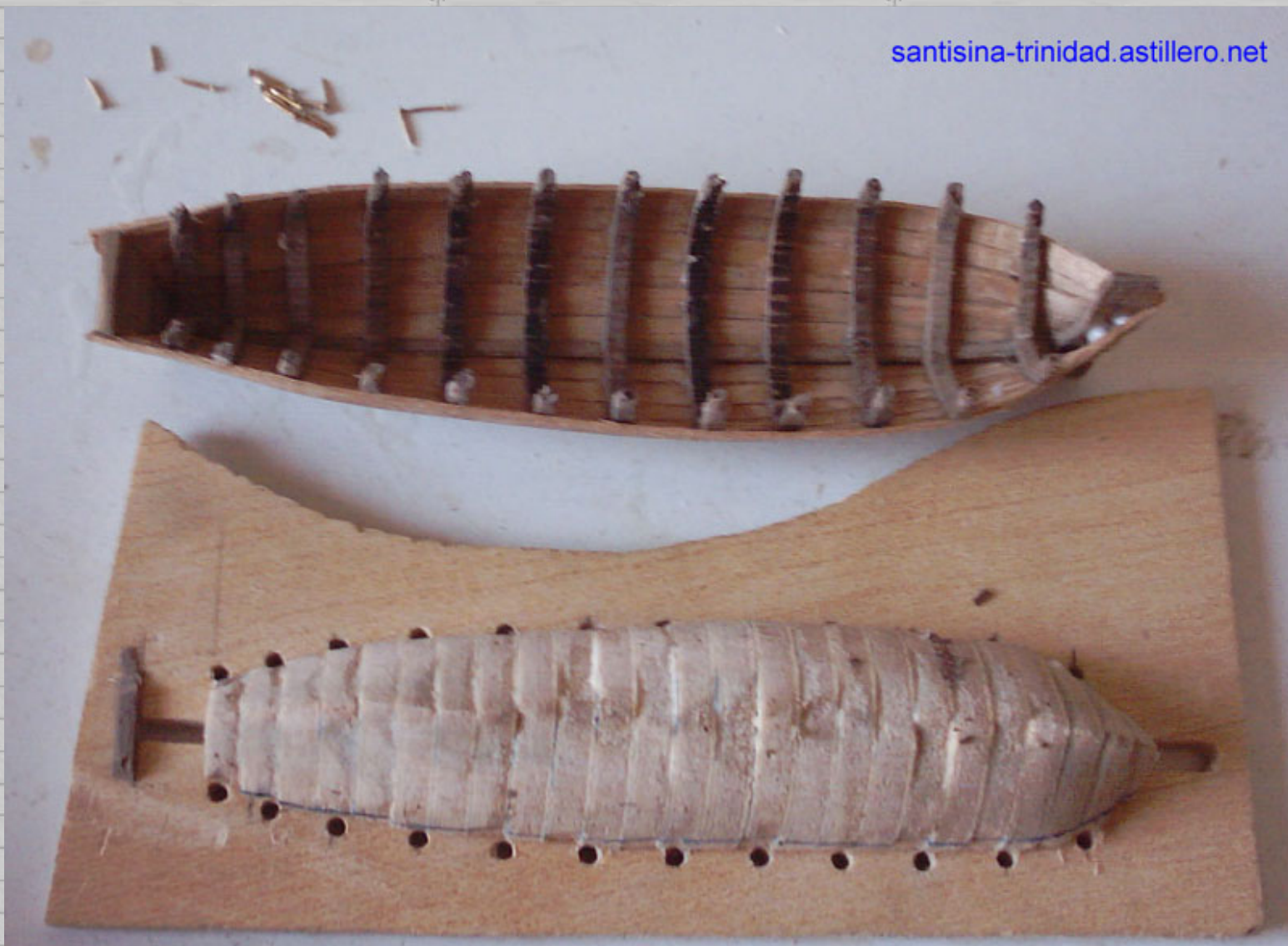
B7. El forro lo pegamos con cola y lo sujetamos con puntas alfiler de 4mm. que iremos quitando según se seque la cola, (*con una gota de agua se cerrará el pequeño orificio de la punta*). Empezando por la quilla, he colocado primero el segundo y el cuarto listón, después el resto.



B8. Una vez concluido y lijado el casco del bote, daremos la vuelta al molde e introduciendo un alambre u objeto de menos de 2mm por los agujeros de los taladros donde introdujimos las cuadernas, sacaremos el bote de una pieza



B9. Una vez separado el bote del molde, recortamos tanto las cuadernas como la última traca siguiendo las líneas previamente marcadas, lijamos bien el borde de la amura y el interior de las cuadernas y del trancanil .



B10. La amura es de nogal 2x2mm. Para la roda y el codaste también e usado nogal con las dimensiones según los planos





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Modelo a escala 1/90 y diario botes Navío Santísima Trinidad

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)  
[Bote 1](#) [Bote 2](#) **Bote 3**

B11. En esta foto podemos observar el caso terminado del bote y comparar el tamaño del molde del bote con el molde de la lancha

[santisina-trinidad.astillero.net](http://santisina-trinidad.astillero.net)





B12

B13

B14

B15

Anterior



Siguiente

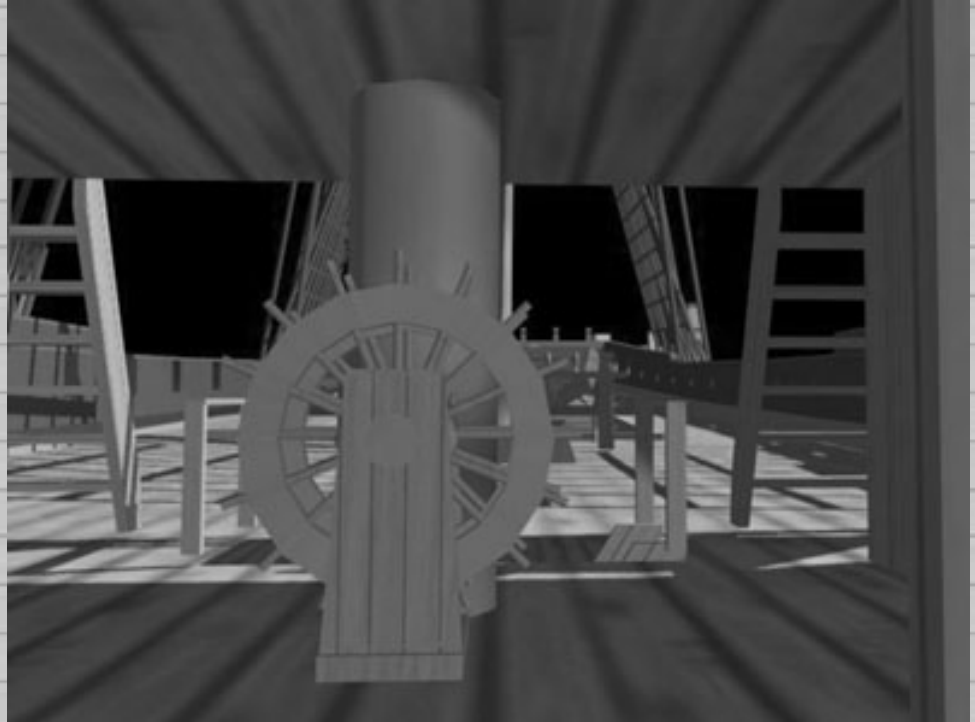
## Modelo en 3 Dimensiones del Navío Santísima Trinidad

Simulador [navío ST](#) [cañón](#)

El Santísima Trinidad ya está disponible para la versión de Virtual Sailor 6.5 para descargar el modelo pincha aquí: [Santísima Trinidad](#)

Si queréis descargar una versión demo del simulador de navegación Virtual Sailor 6.5 podéis visitar la página de nuestro ingeniero [Andrés Merino](#) que ha terminando este modelo y lo incluido en el simulador.

Descomprimir el auto-ejecutable en la carpeta boat dentro de la carpeta donde halláis instalado Virtual Sailor











[santisina-trinidad.astillero.net](http://santisina-trinidad.astillero.net)







[santisima-trinidad.astillero.net](http://santisima-trinidad.astillero.net)





[Siguiete](#)



## Modelistas realizando el Navío Santísima Trinidad

Esta sección es para que todos los que también estáis realizando este modelo pongáis vuestras fotos con comentarios, mejoras etc.

Si estáis realizando la maqueta, a la escala que sea, siguiendo los planos o instrucciones de esta web enviadme algunas fotos del progreso para animar al resto de los visitantes, por supuesto se respetarán todas vuestras opiniones, modificaciones y comentarios en general.

modelista	dirección	fecha inicio - fin	escala	comentarios	páginas
<a href="#"><u>Alfredo Catalina</u></a>	alfcat1ARROBAterra.es Valladolid, España	Diciembre 2002	1/90		1
<a href="#"><u>Paul Viant</u></a>	auhe51ARROBAdsl.pipex.com Gales, R.U.	Enero de 2003	1/90	ingles	<a href="#"><u>9</u></a>
<a href="#"><u>Alain Gómez</u></a>	alainARROBAintercable.com.ve Venezuela.	Febrero de 2003	1/90		1
<a href="#"><u>José Martín Alonso</u></a>	jomaalARROBAeuskalnet.net Ordizia-Gipuzkoa, España	Enero 2003	1/90	español	<a href="#"><u>8</u></a>
<a href="#"><u>Andrew John Sharp</u></a>	andrew.sharp1ARROBAntlworld. com Lincolnshire	Septiembre de 2003	1/90		1
<a href="#"><u>David Mas</u></a>	DAVID_MASARROBAteleline.es Roses-Gerona, España	Diciembre 2003	1/90		1
<a href="#"><u>Francisco Martínez</u></a>	daiag_ben_elohimARROBAhotmail. com Málaga, España	2003	1/90		1
<a href="#"><u>Javier de Lucas Vázquez</u></a>	javi_lvARROBAterra.es Segovia, España	Febrero 2004		español	<a href="#"><u>2</u></a>
<a href="#"><u>Juan Rafael Aliaga</u></a>	jraliagaARROBAaya.com Madrid, España	Enero 2004	1/90	español	<a href="#"><u>2</u></a>
<a href="#"><u>Guillermo Picart Laurenz</u></a>	gpicart_laurenzARROBAhotmail. com Fray Bentos, Uruguay	Enero 2004	1/90	español	<a href="#"><u>2</u></a>

<u><b>Francisco Torres</b></u>	franciscotorres_7ARROBAhotmail.com Cádiz, España	Marzo 2004	1/90		<u><b>7</b></u>
<u><b>Salvador Antich Torres</b></u>	salvador1966ARROBAteleline.es Ibiza, España	2004	1/90		<u><b>2</b></u>
<u><b>José Ignacio de Churruca Egoscozabal</b></u>	jichu51ARROBAhotmail.com Bilbao, España	Noviembre 2003 <b>Finalizado, mayo 2004</b>	1/90		<u><b>3</b></u>
<u><b>José Luis Beamonte</b></u>	JOSE.BEAMONTEARROBATERRA.ES Tudela-Navarra, España	Marzo 2004	1/90		<u><b>3</b></u>
<u><b>Christian Rossi</b></u>	christianrossiARROBAciudad.com.ar Argentina	Noviembre 2003			<u><b>6</b></u>
<u><b>José A. Baeza Díaz</b></u>	baezajaARROBAwanadoo.es Alicante, España	Noviembre 2002	<b>1/75 Navegable</b>	<b>español</b>	<u><b>2</b></u>
<u><b>Gürkan Büyükgüner</b></u>	gurkanbgunerARROBAsuperonline.com Estambul, Turquía	Agosto 2004	1/90		1
<u><b>Giacomardo Giuseppe</b></u>	geppy1ARROBAvirgilio.it Ercolano-Nápoles, Italia	Agosto 2004	1/90	<b>italiano español</b>	<u><b>4</b></u>
<u><b>Carlos González Pérez</b></u>	c.gonzalez.pARROBAvodafone.es Palma de Mallorca, España	Octubre 2004	1/90		1
<u><b>Pablo Lopetegui Acha</b></u>	lopeteguiARROBAozu.es Miranda de Ebro-Burgos, España	Noviembre 2003 <b>Finalizado, Agosto 2004</b>	1/90		1
<u><b>José Luis Hernández Márquez</b></u>	jlhm2001ARROBAhotmail.com Sevilla, España	Abril 2004	1/90	<b>español</b>	<u><b>5</b></u>

*Nota: Para evitar que un programa robot meta vuestros correos en una base de datos para spam he sustituido el símbolo @ por los caracteres ARROBA, para enviar un e-mail a cualquier autor invertir el proceso.*



Para enviar vuestros datos  
pinchar en el sello



# Navío Santísima Trinidad por: Alfredo Catalina

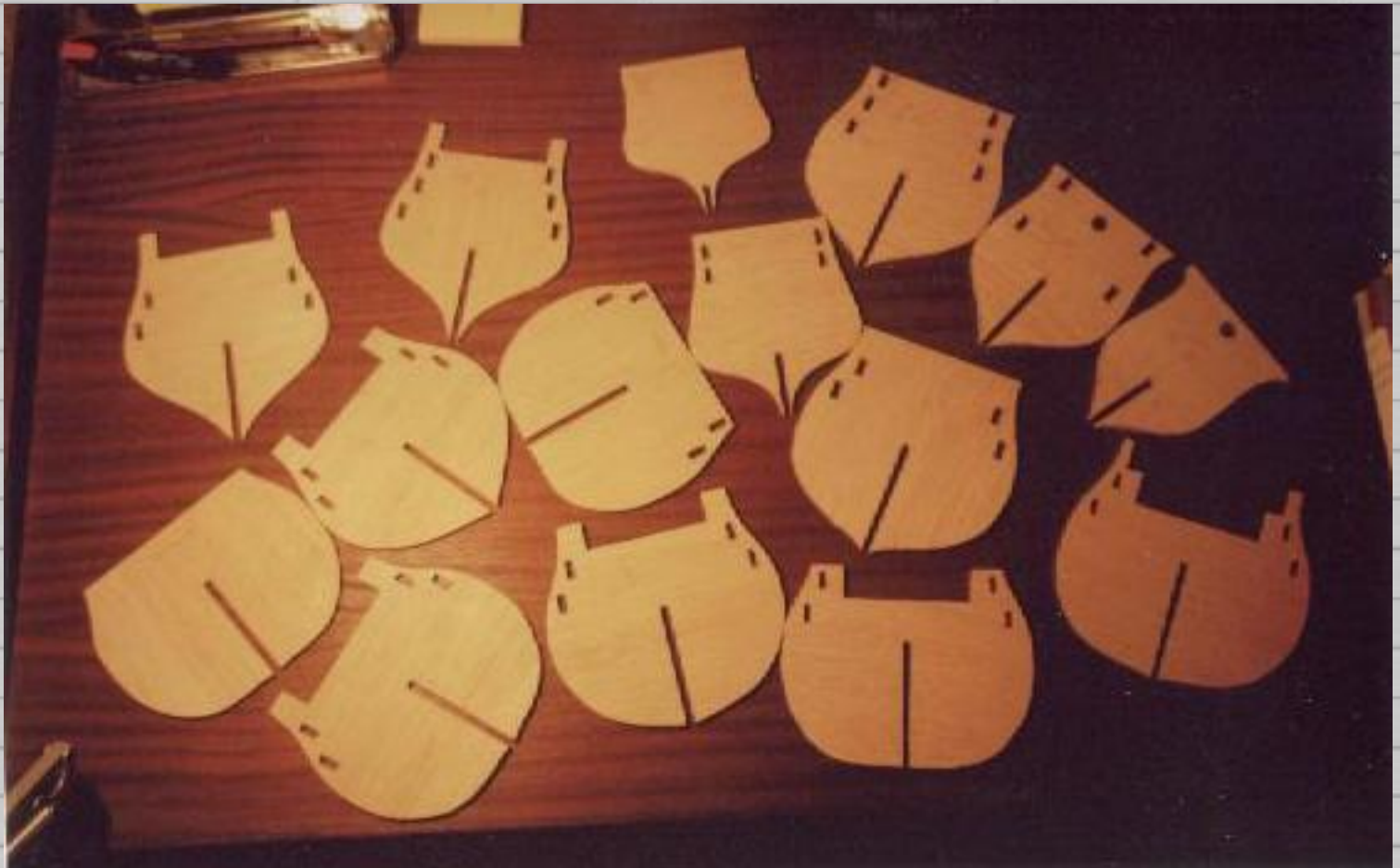
## 1

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Diciembre 2002*

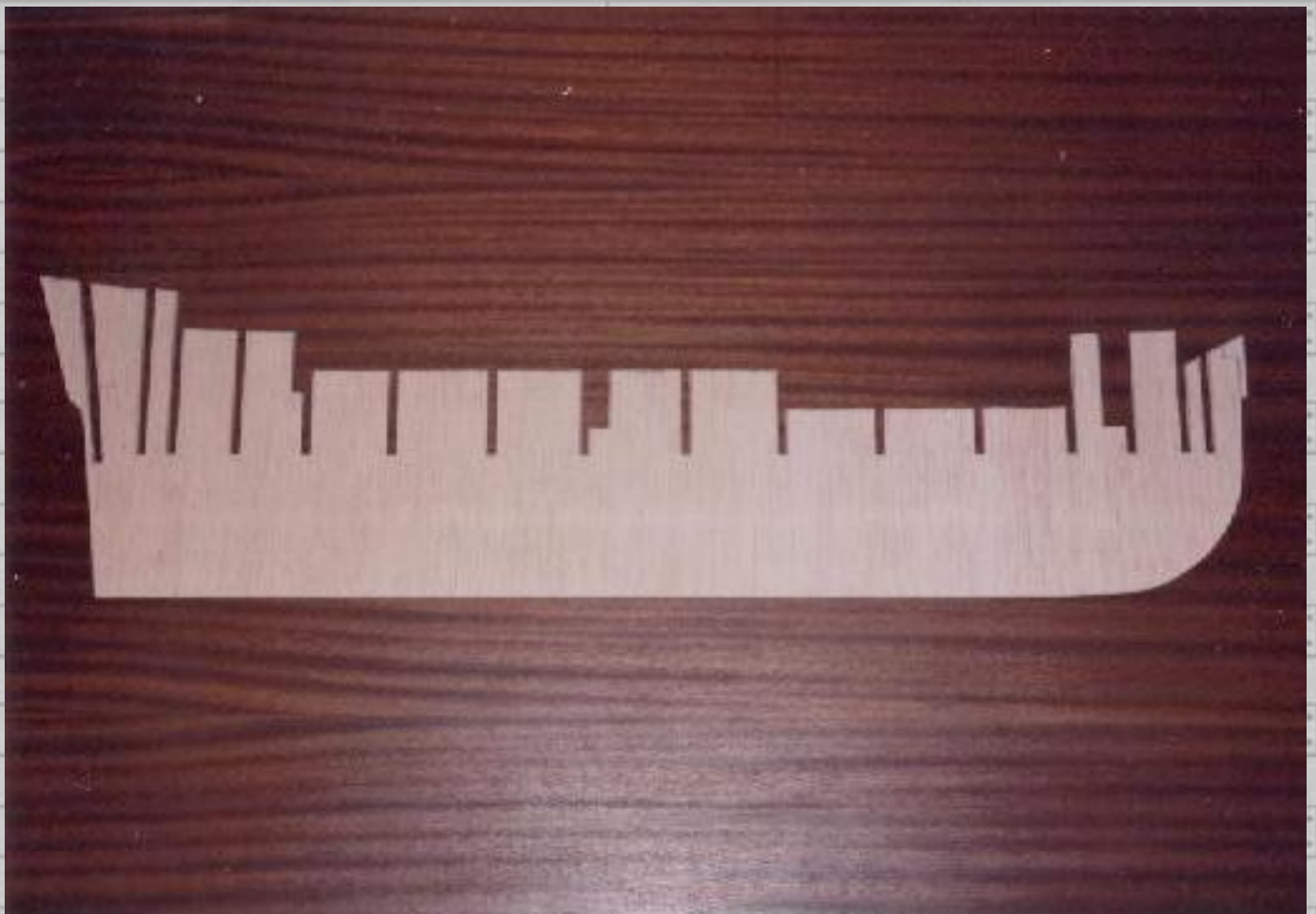
*December 2002*

1.

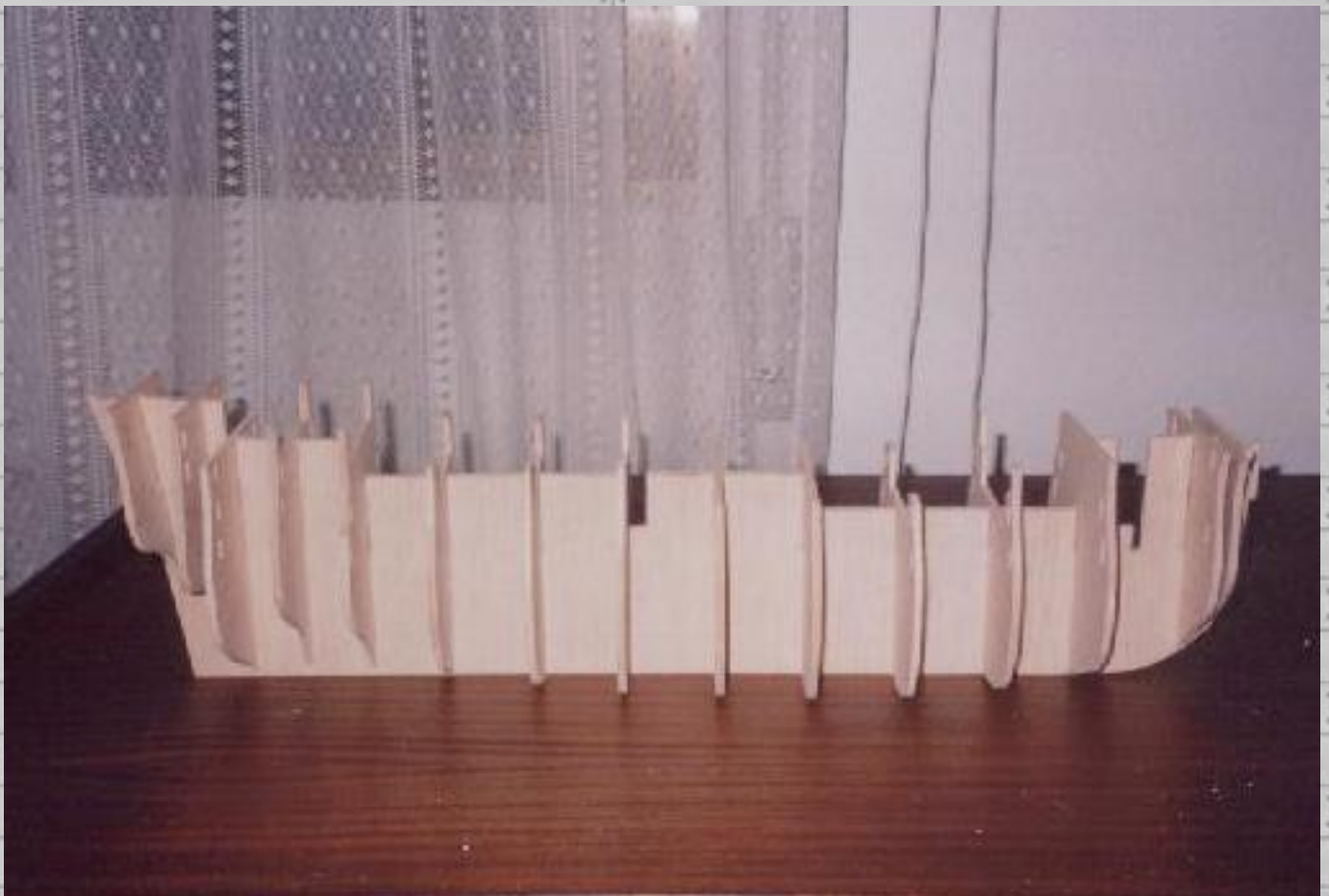


2.

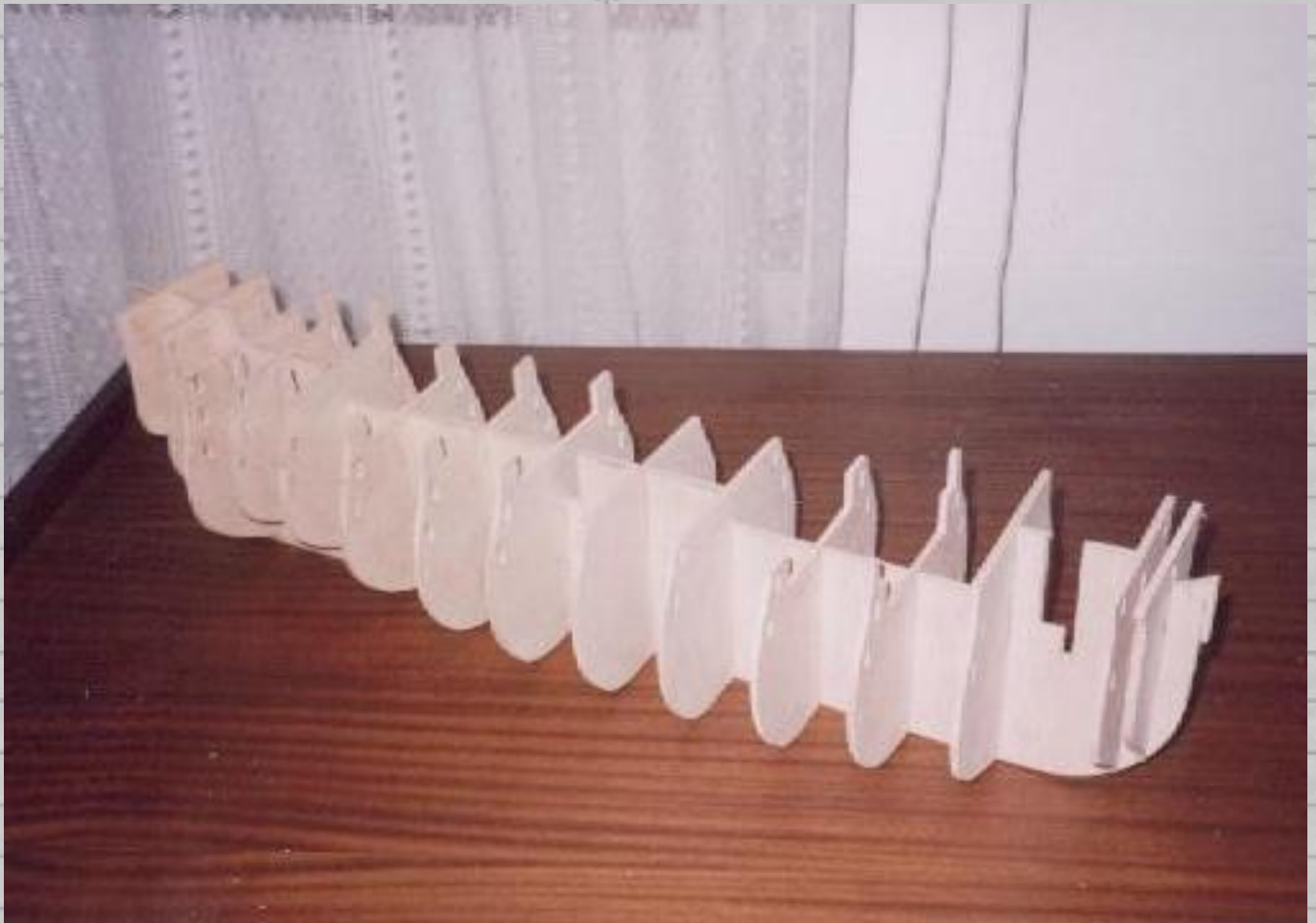




3.

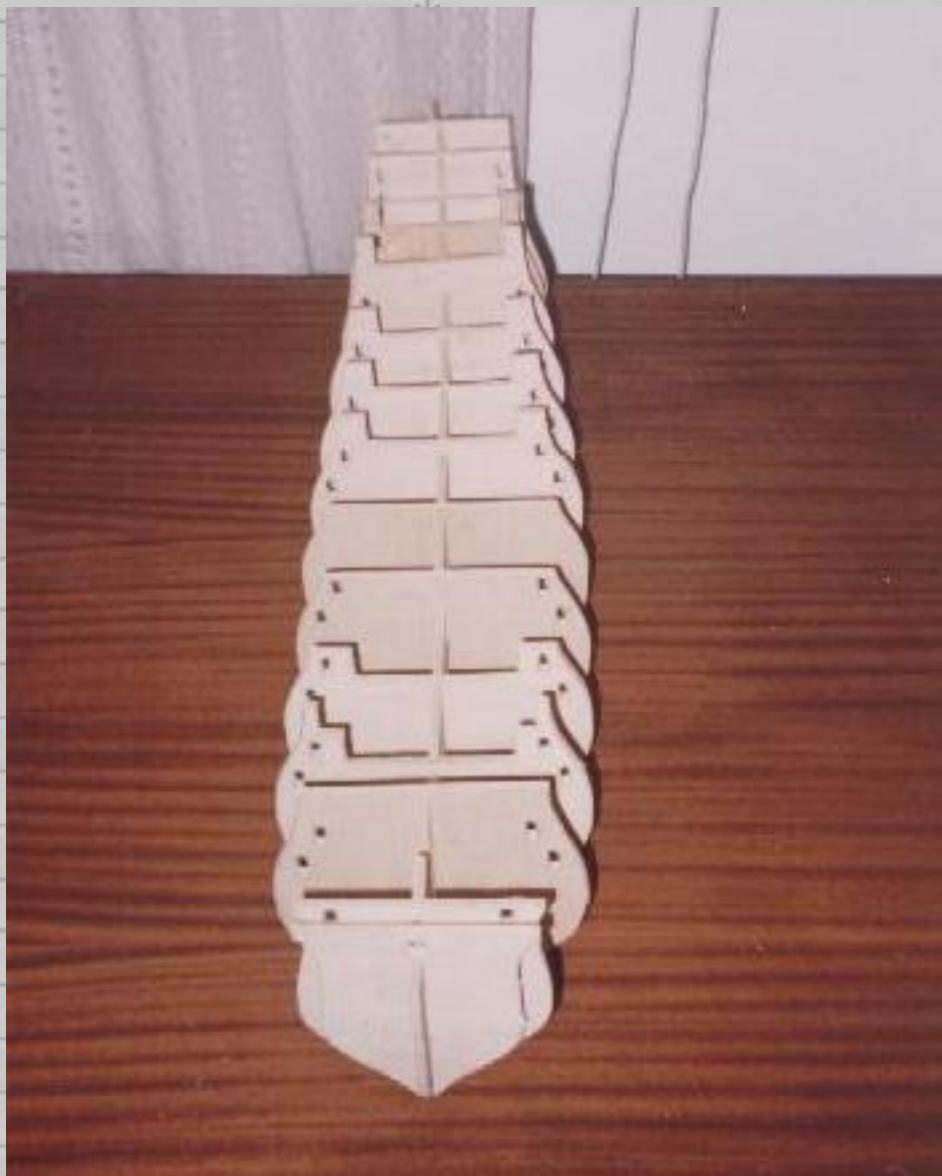


4.



5.





[Siguiete](#)

# Navío Santísima Trinidad

## por: Paul Viant

**1** 2 3 4 5 6 7 8 9

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Enero 2003*  
*January 2003*

1. Paper templates plotted out from Acad dwg, then cut out and used to transfer lines to plywood sheet.



2. The frames and false keel cut out and dry assembled.

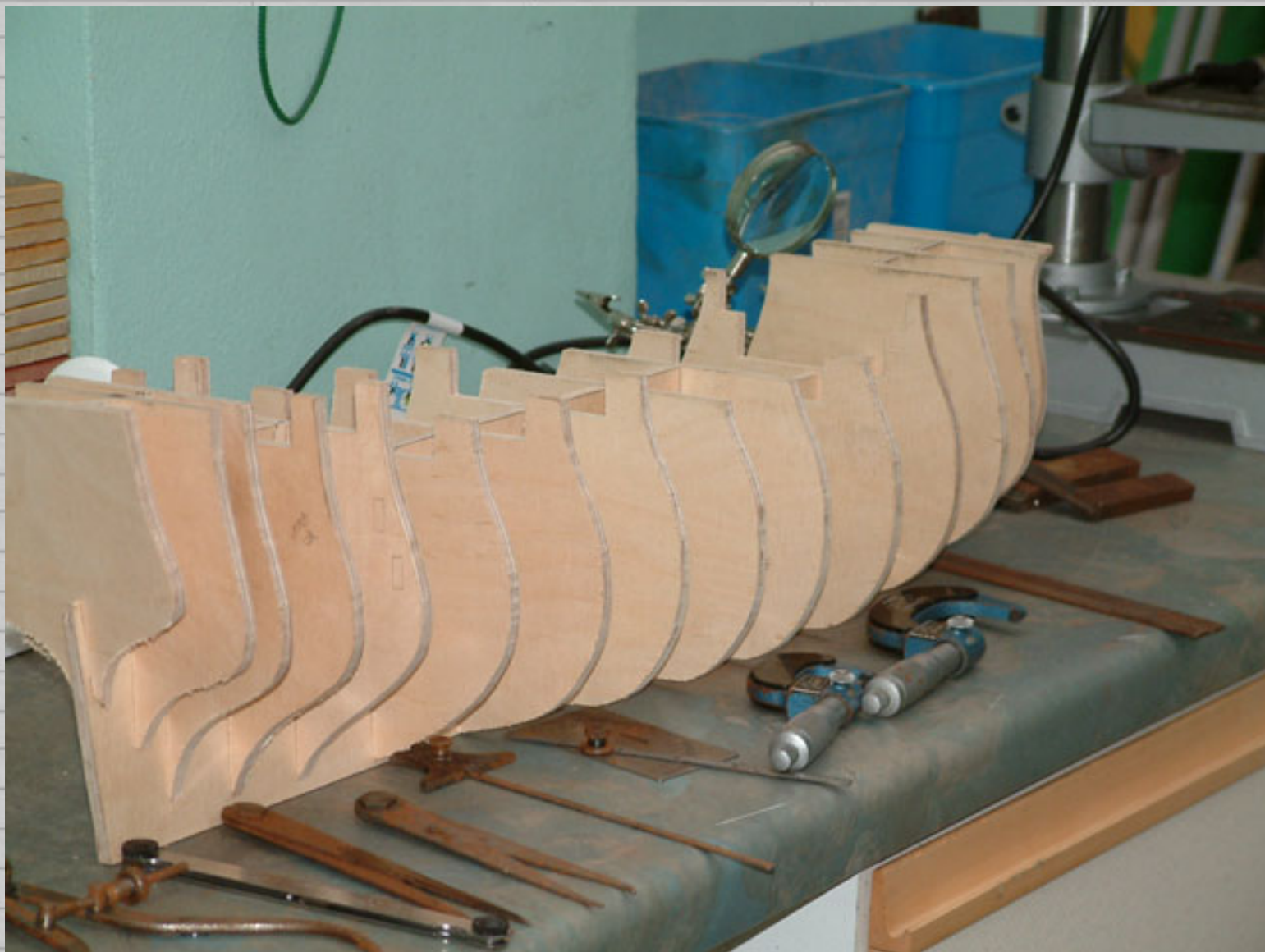




3. Slots for dummy cannon support strips marked out on frames ready for cutting out.

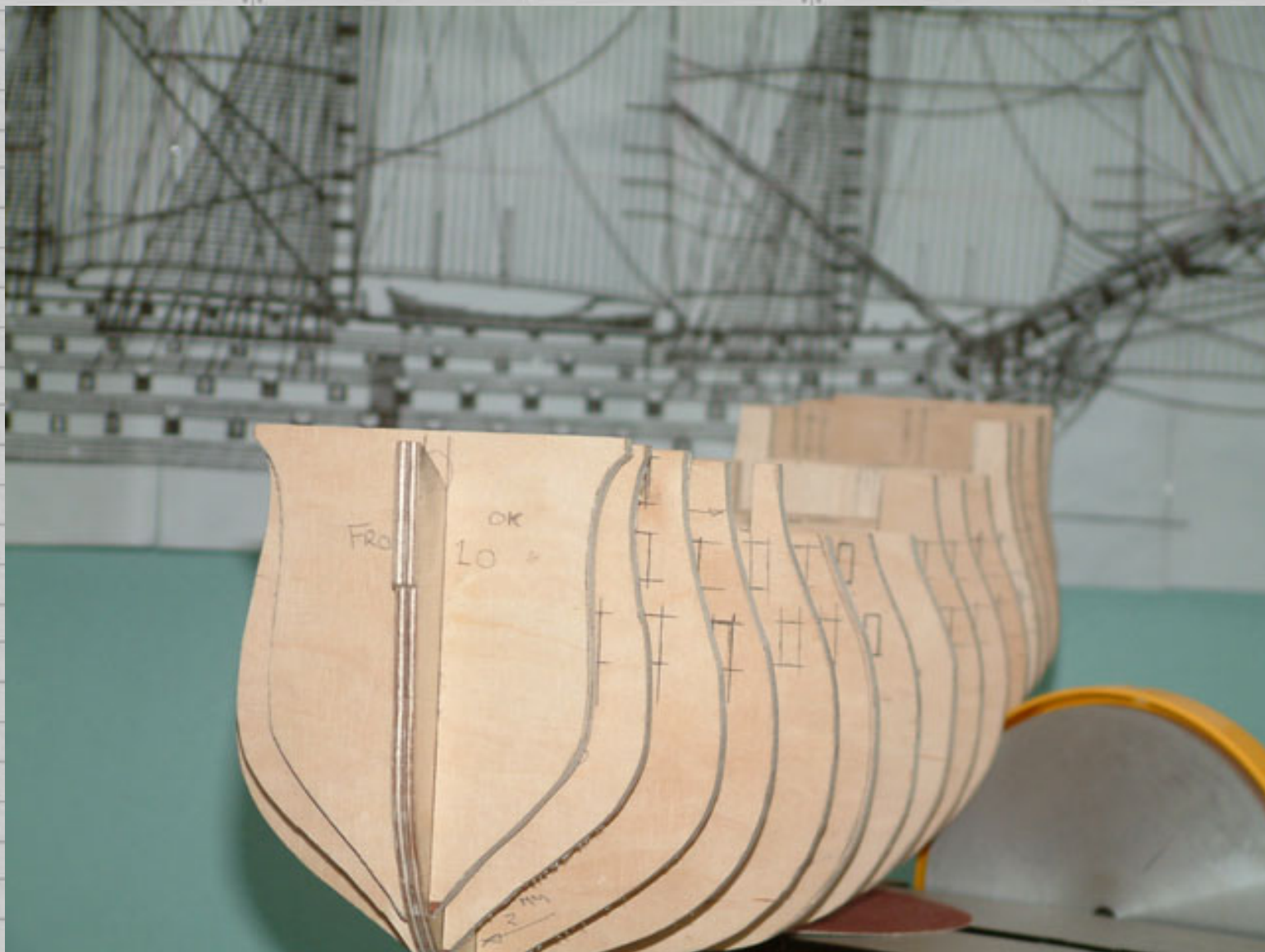


4. View from stern of frames and false keel.



5. Another view of frames and false keel.





[Siguiete](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

1 **2** 3 4 5 6 7 8 9

*Abril 2003*

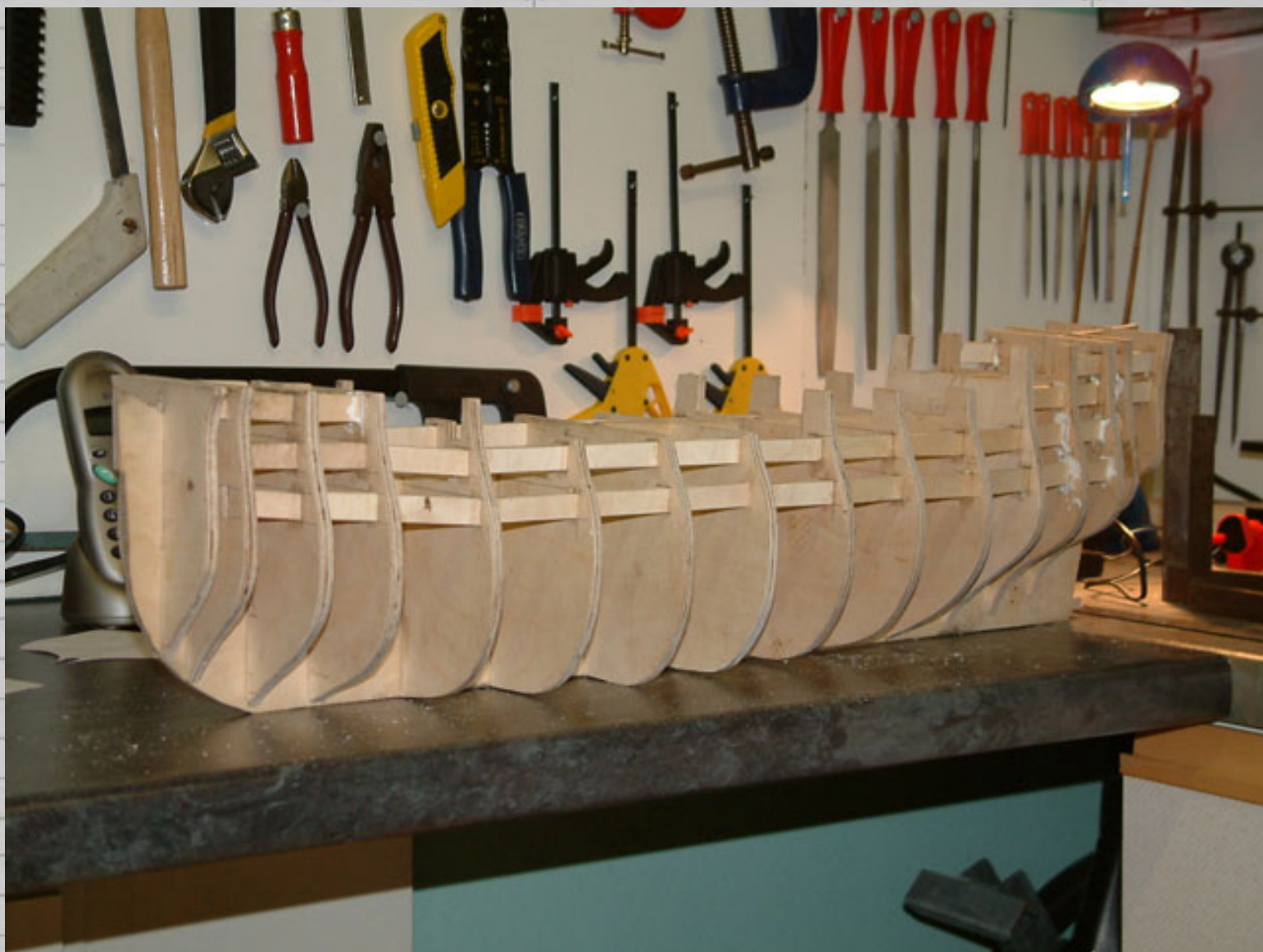
*April 2003*

6. Frames glued to false keel and dummy cannon support strips in place.



7. Another view showing the glue still wet.

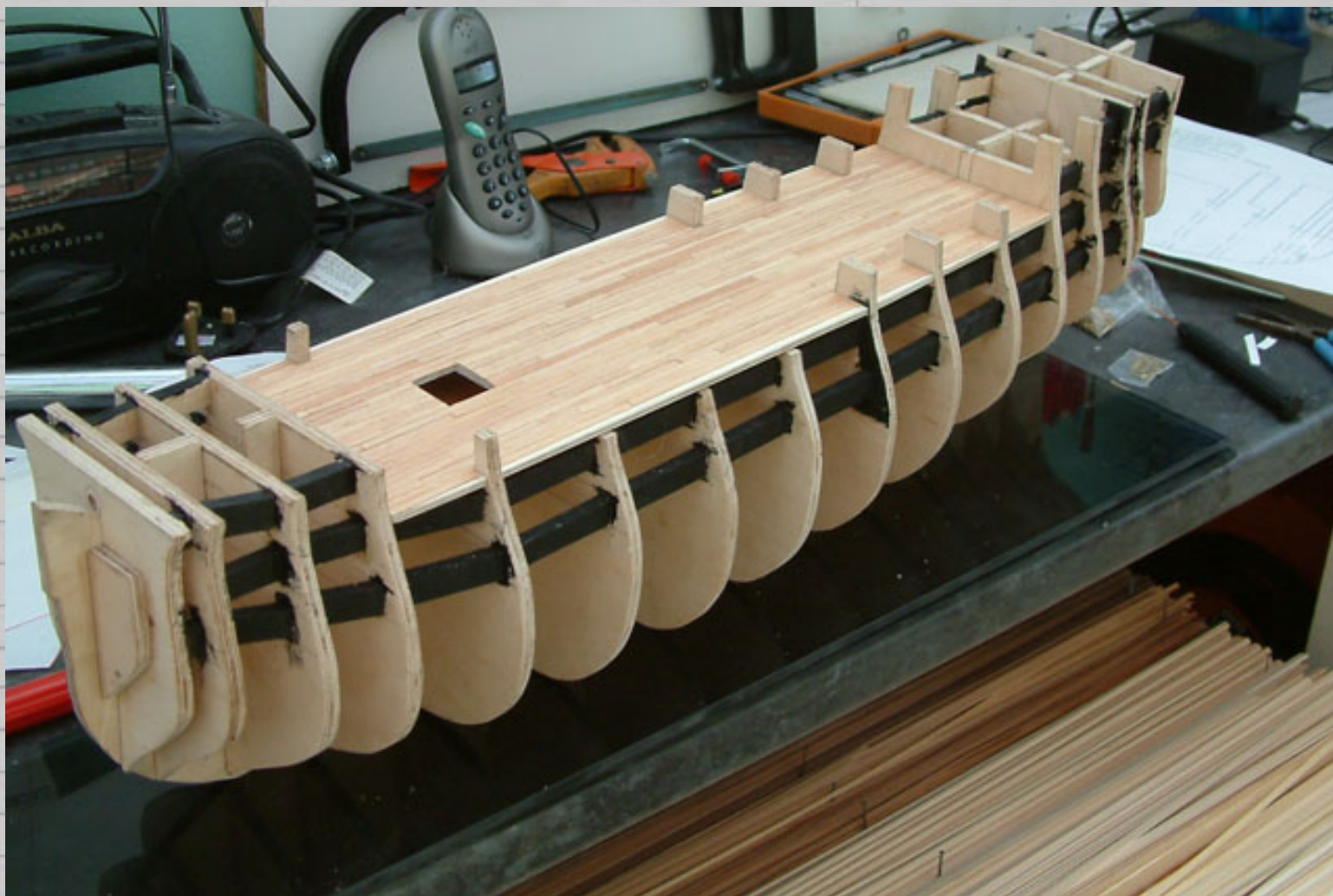




8. Dummy cannon support strips painted matt black.

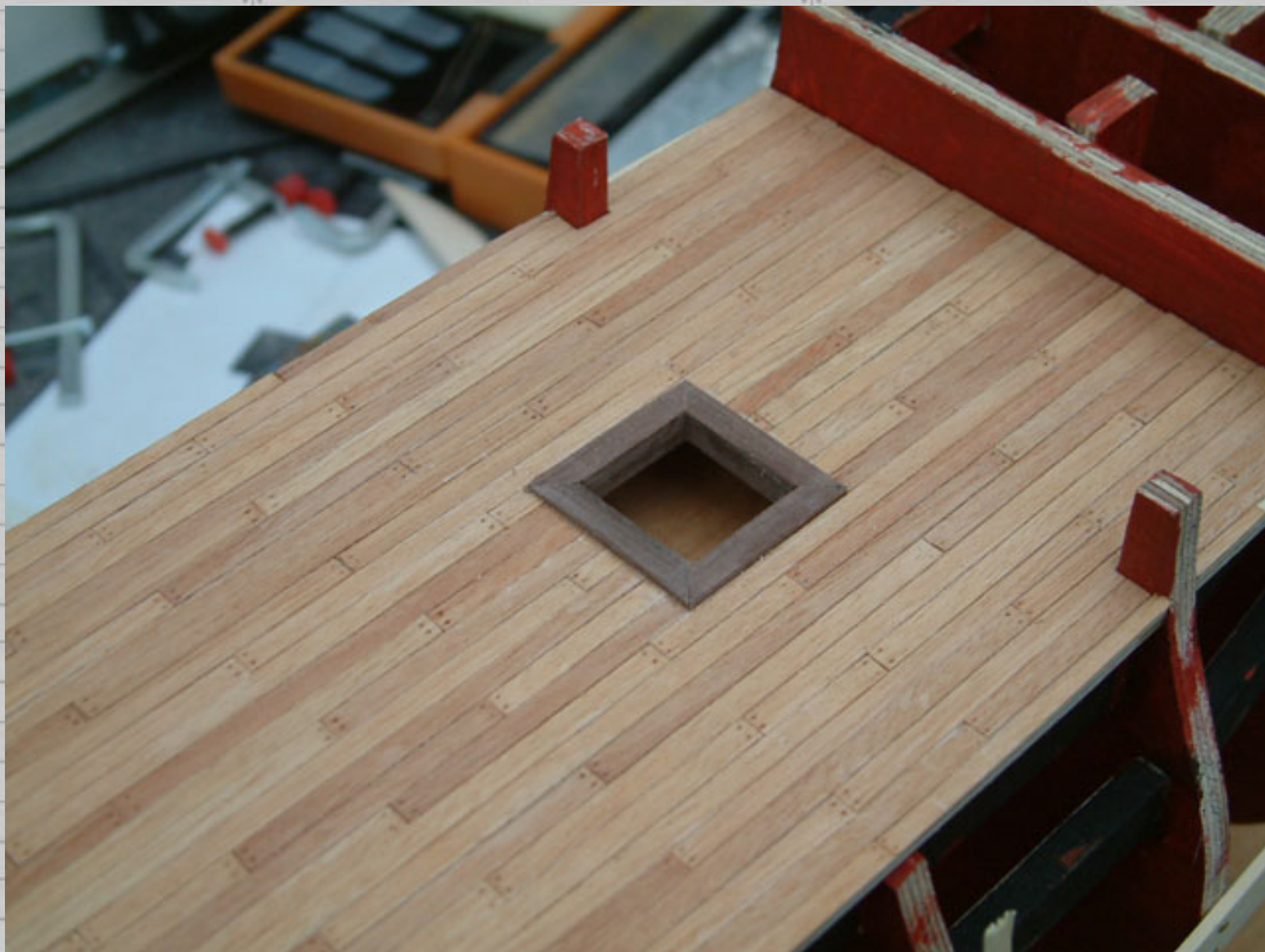


9. Section of planked deck in place.



10. Close up of deck planking, which is 0.6 mm x 4.0 mm Tanganyika strip, cut into 80mm lengths and arranged in a 3 butt shift pattern. the planking was then lightly sanded and a coat of matt varnish applied.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

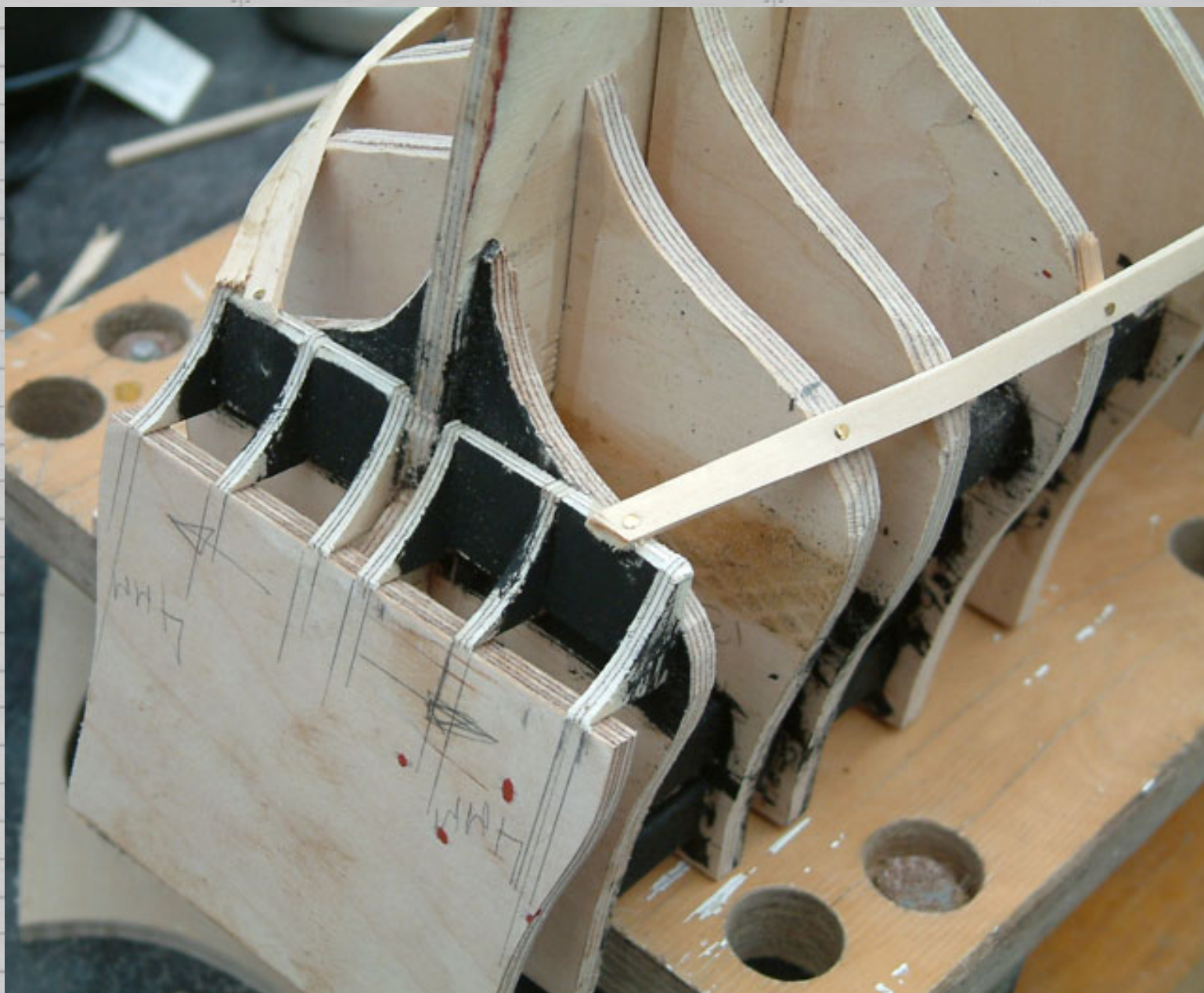
## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

1 2 **3** 4 5 6 7 8 9

*Abril 2003*

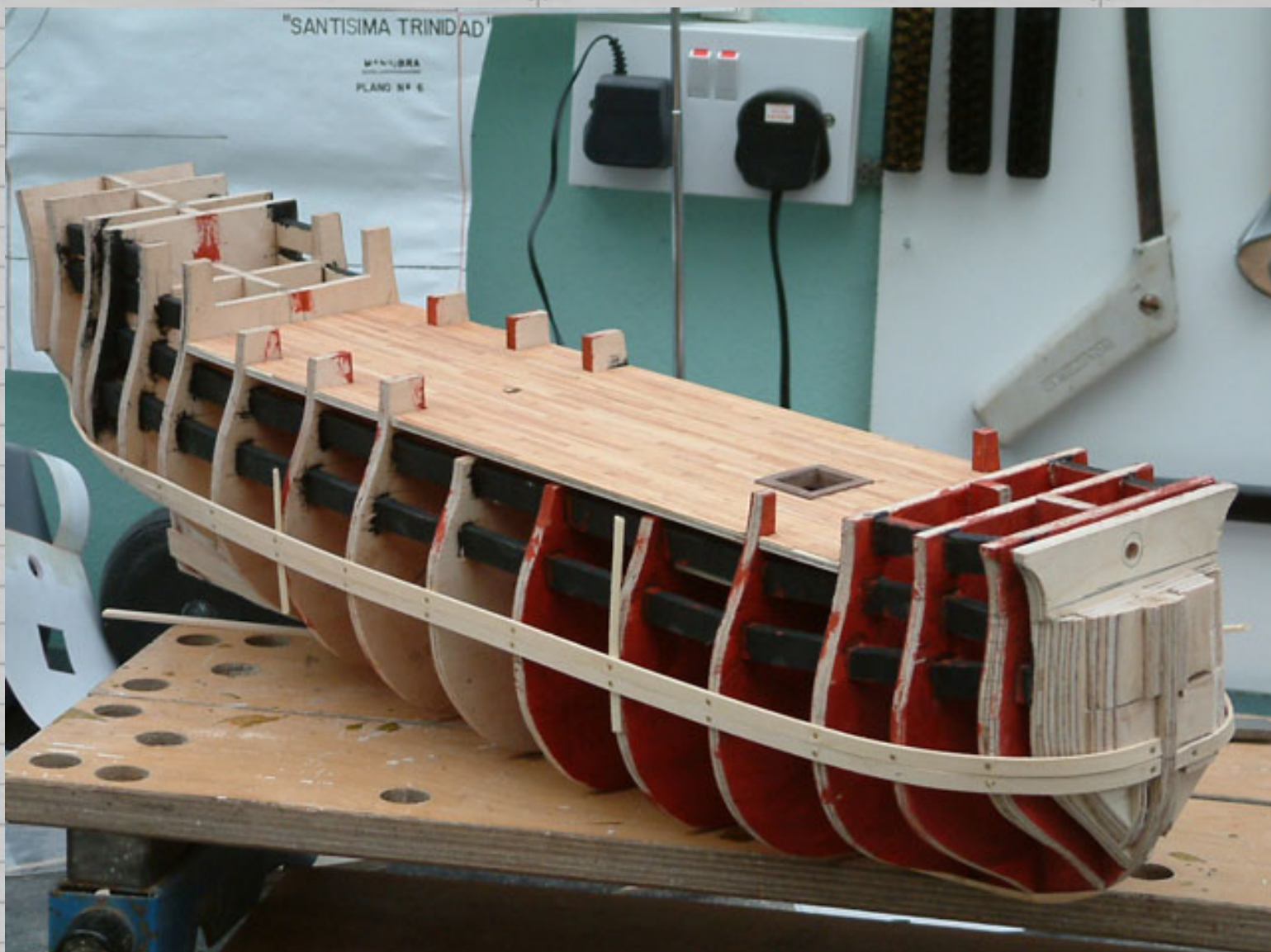
*April 2003*

11. Frame 13 c fitted and the transom support brackets in place.



12. Here we go, my very first attempt at hull planking, wish me luck.





*Mayo 2003*

*May 2003*

13. Stern view of first planking, Lime strips 2mm thick x 6mm wide were used. Looks quite rough at this stage, amazing what some filler and sandpaper can do.



14. Bow view.





15. Looks better from a greater distance



[Anterior](#)



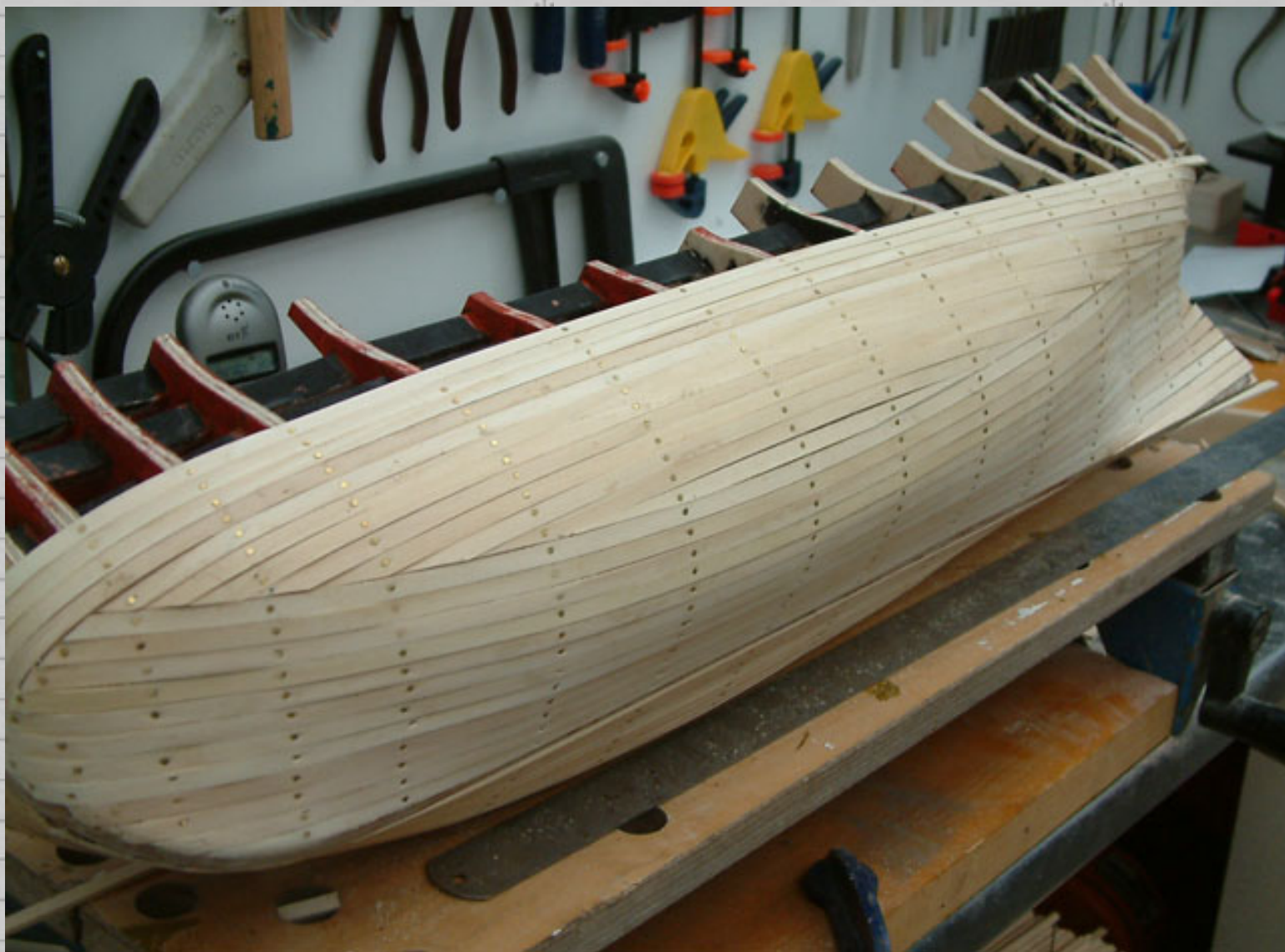
[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

[1](#) [2](#) [3](#) **4** [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#)

16. About to start filling and sanding.



17. Well the second planking came out ok, here you see it filled and sanded.



18. View from the stern.





19. Gun ports marked out and drilled, then trimmed and filled square.



20. Wales fitted in place, Walnut strips used glued on top of first planking.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

1 2 3 4 **5** 6 7 8 9

21. Second planking between wales done in Pear Wood. Note also the Solid Oak stand.

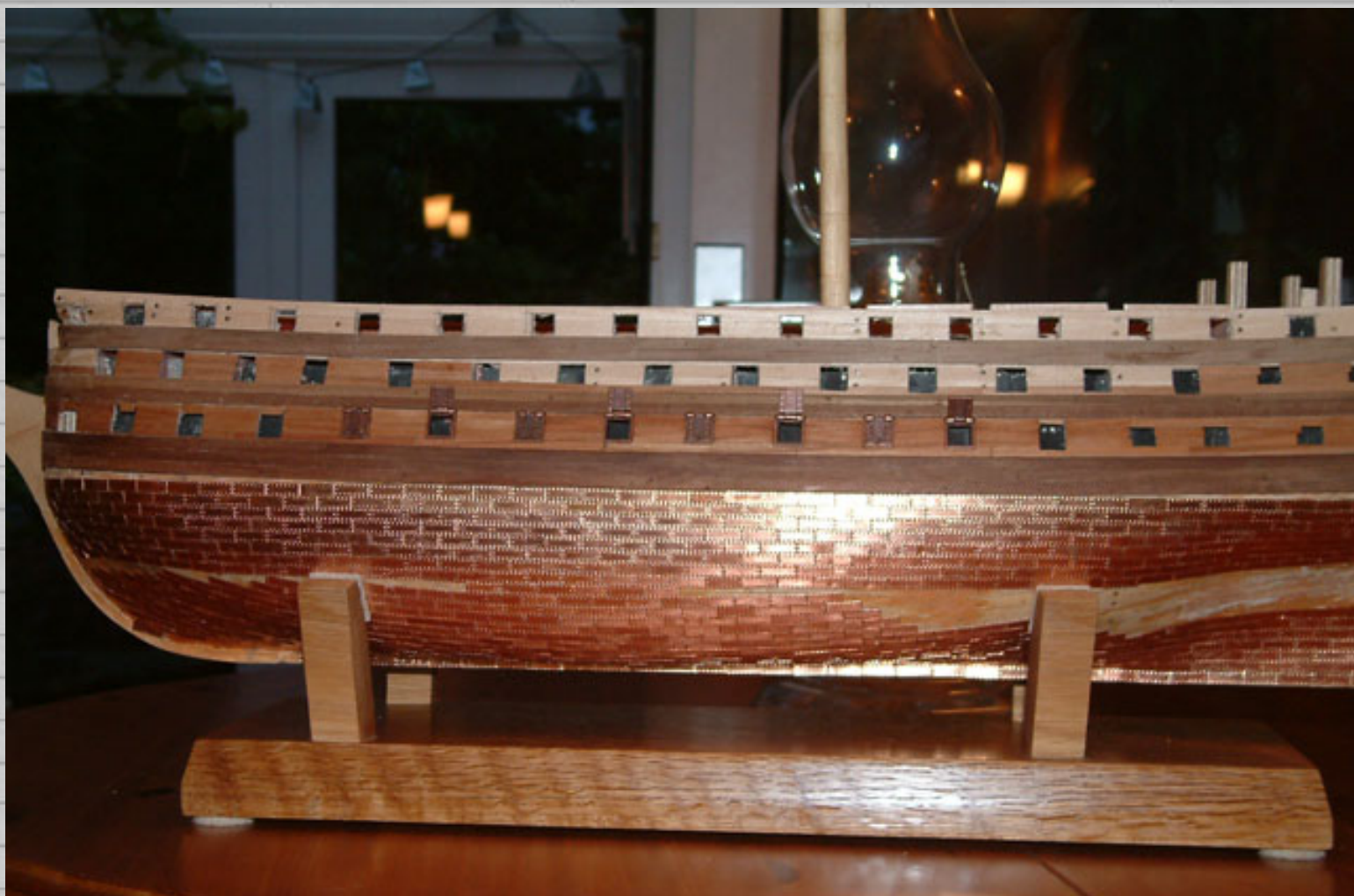


22. Second hull planking, alas a failure. Myself and Bagoas not happy with it so it all came off.

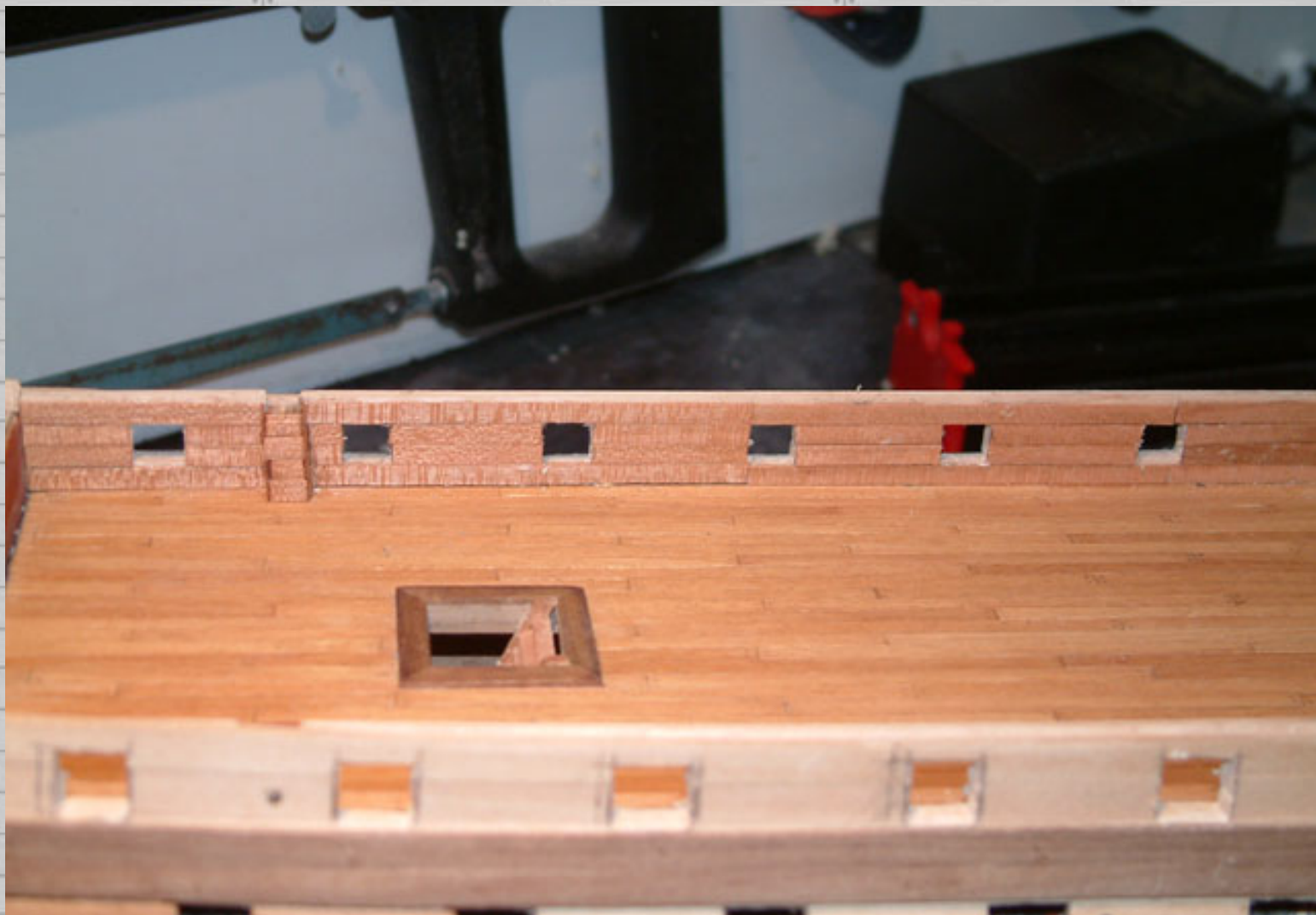


23. Copper plates replace the second hull planking, notice also the gunport surrounds and lids.

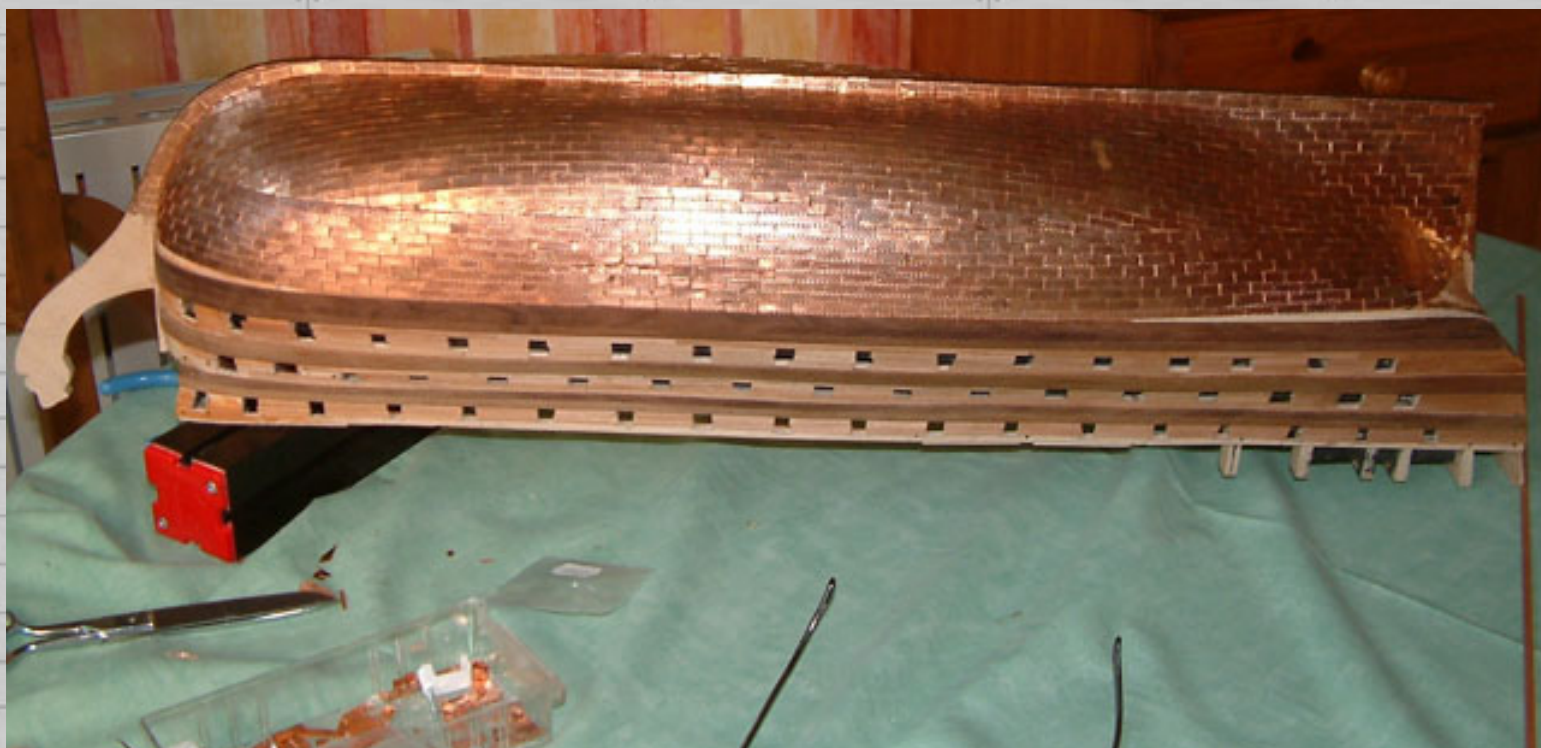




24. Internal planking done in Pear wood.



25. Hull covered with copper tiles, from the waterline down, 8 rows, then from keel up.





[Anterior](#)

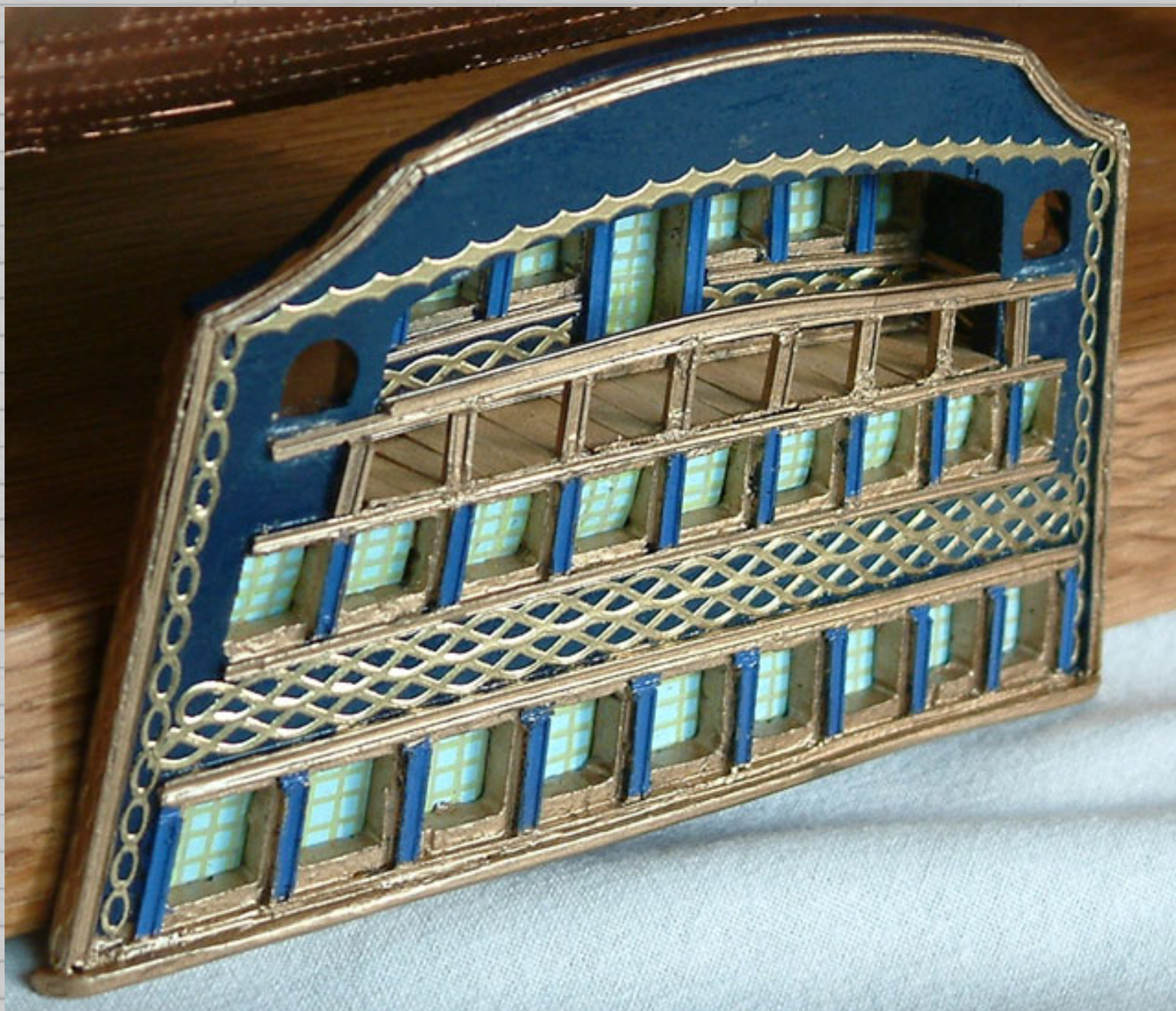


[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

1 2 3 4 5 **6** 7 8 9

26. An experimental attempt at constructing stern windows. Please let me know what you think. Should there have been a second open gallery ?.

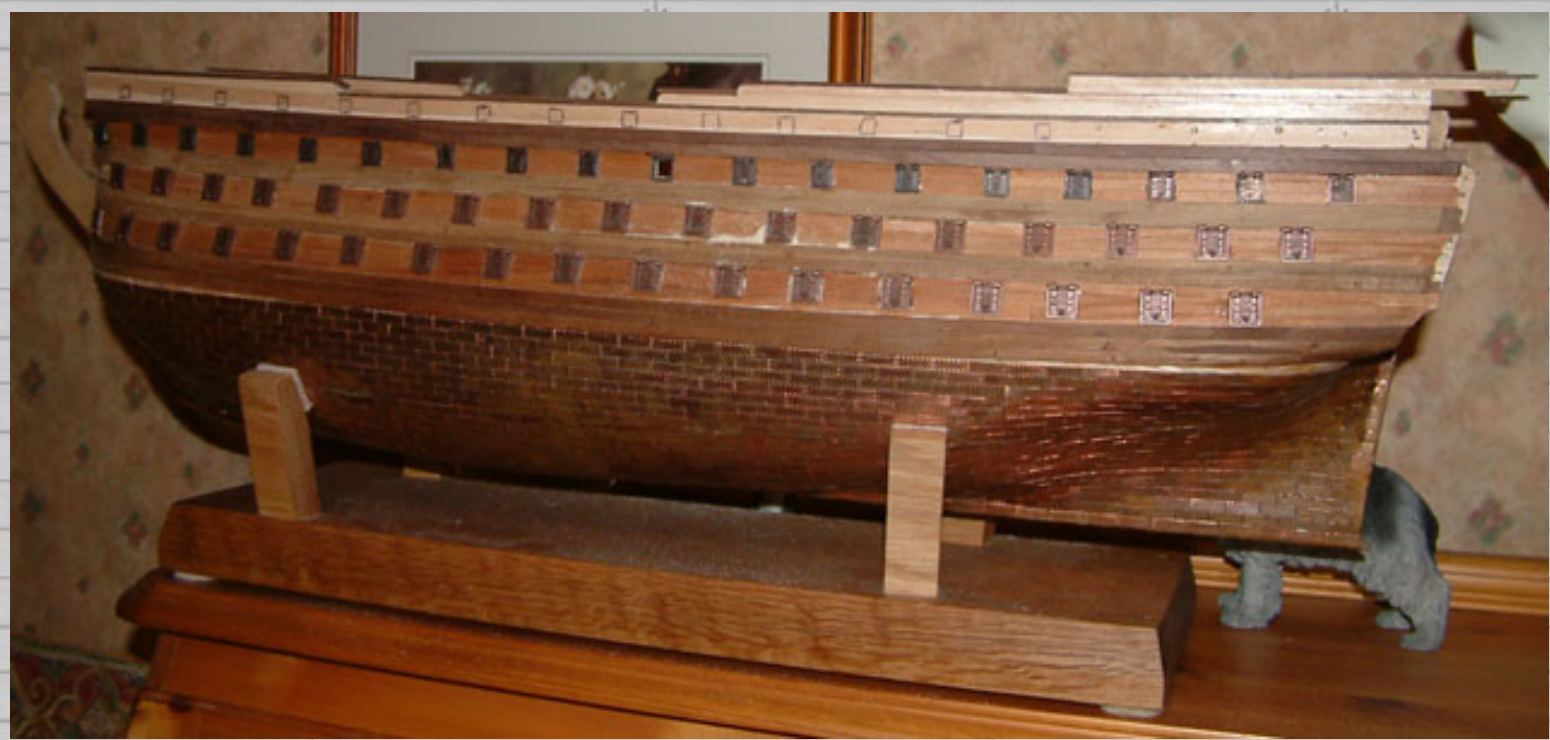


*Diciembre 2003*  
*December 2003*

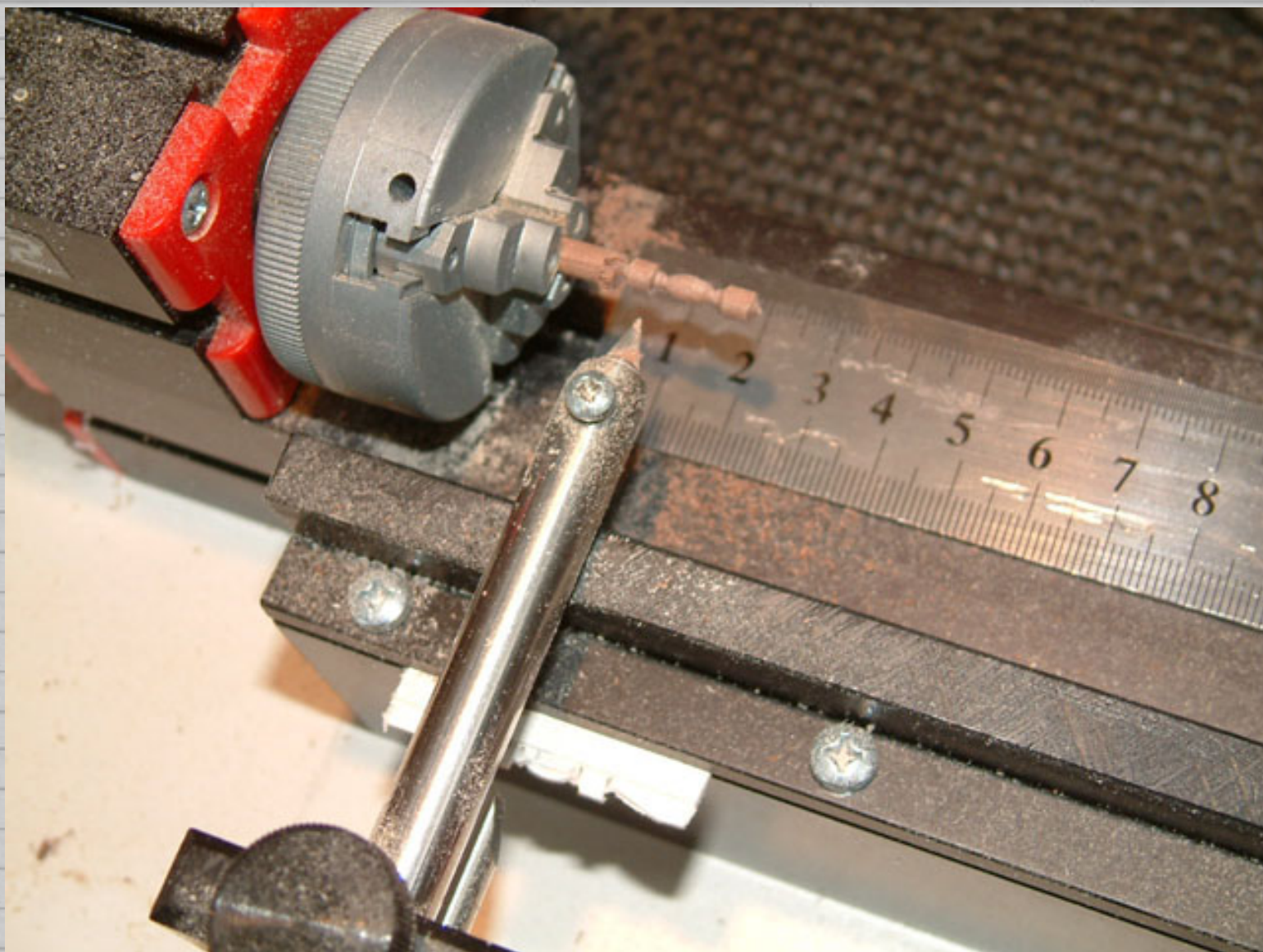
27. First planking continued up to 4th gun deck, also note the hull coppered and left to tarnish, I don't know yet if



that will be the final finish.



28 Making the spindles for the stairways, using my "unimat" copy attachment, you can see the white plastic template in the picture

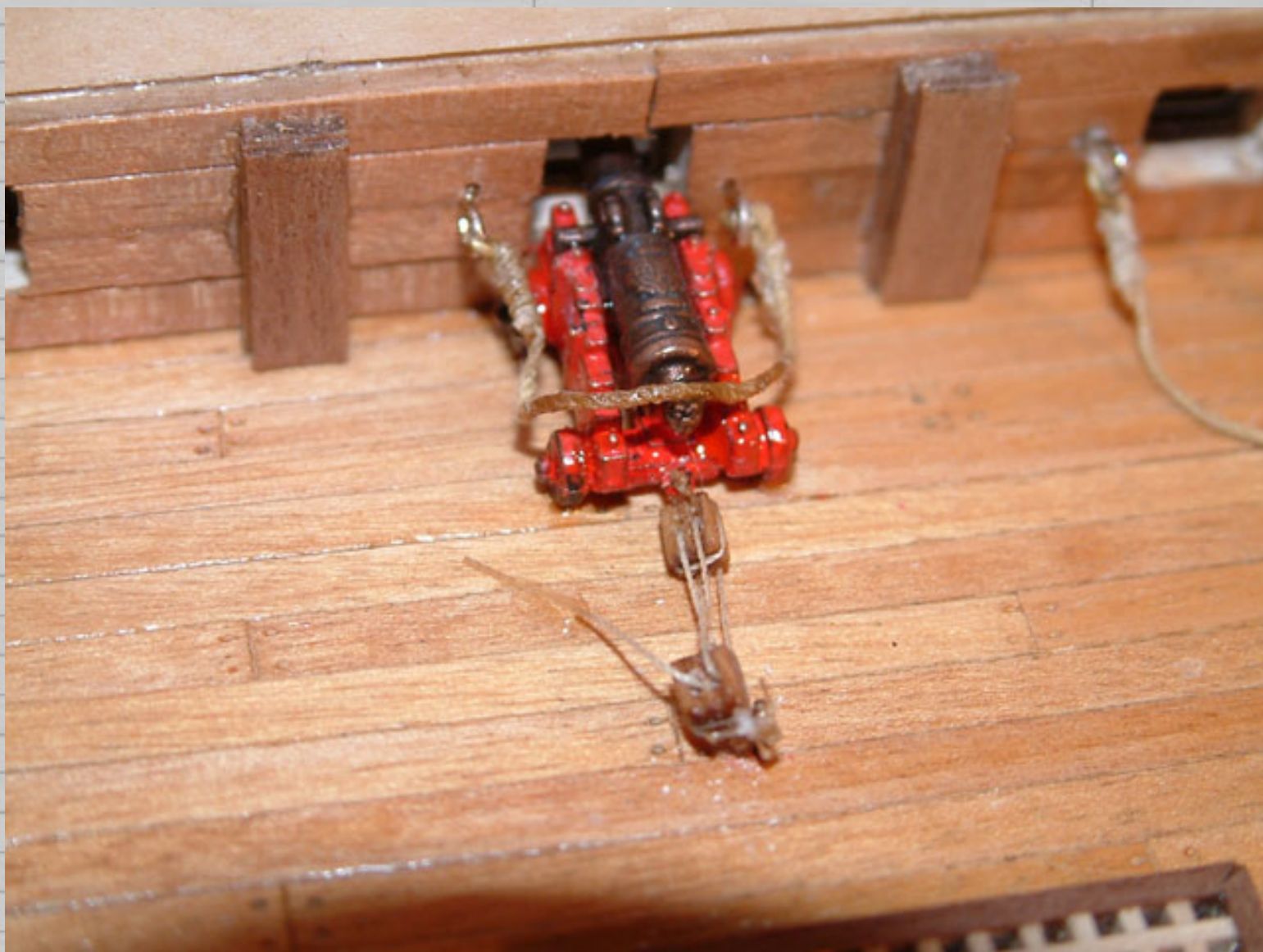


29. 3rd gun deck varnished and stairway in place.





30 First of the 3rd deck, cannons fitted in place.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

1 2 3 4 5 6 **7** 8 9

*Enero 2004*  
*January 2004*

31. The 6 guns on one side of the 3rd deck that will be visible when the 4th deck is in place have been rigged. The opposite 6 guns will be rigged, the remainder on the 3rd deck will not be rigged as the 4th deck will hide them from view.

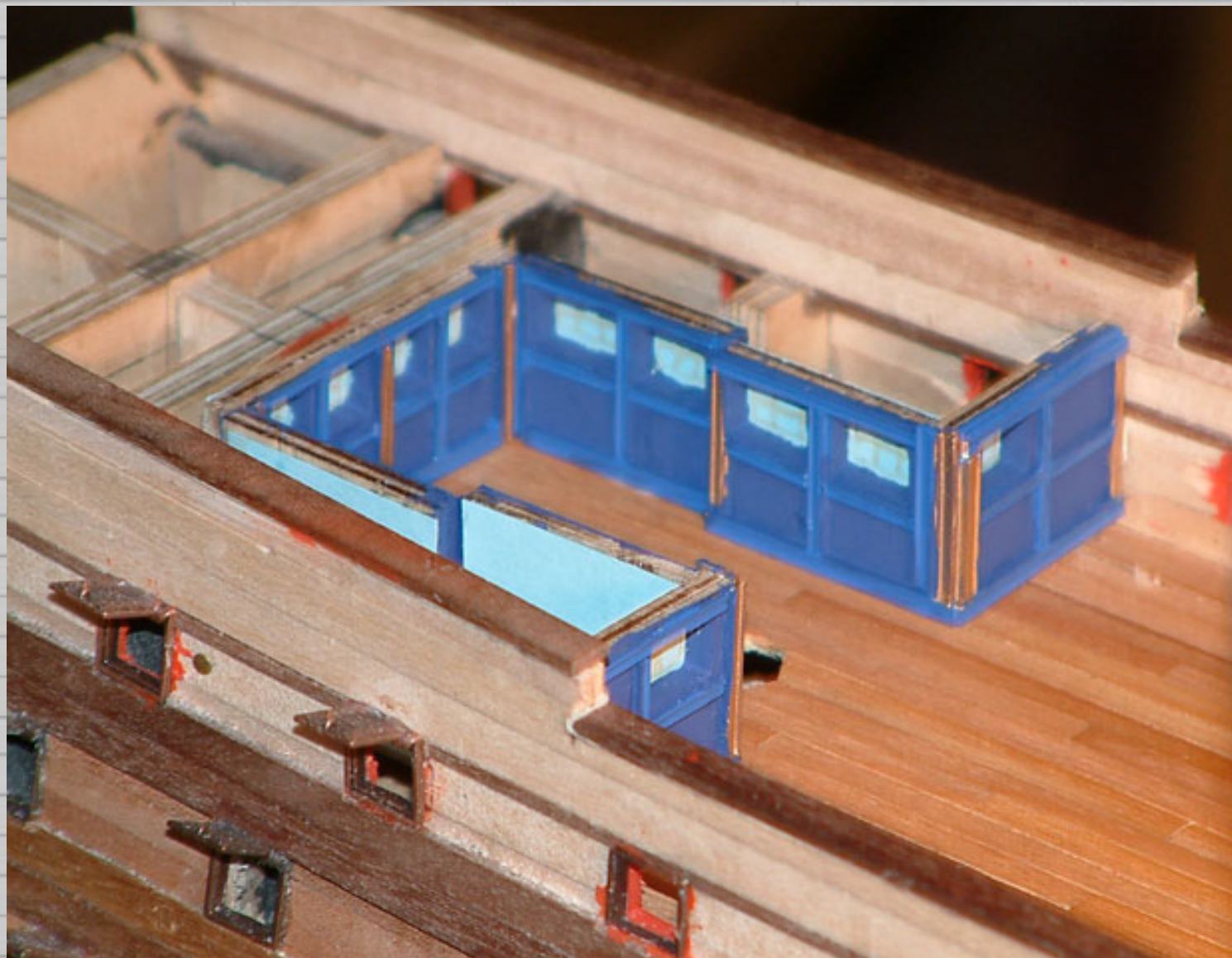


32. Screen, behind which would have been the galley, in an English ship of the period, this would have been a Brodie stove, I assume the Spanish would have had a similar arrangement.

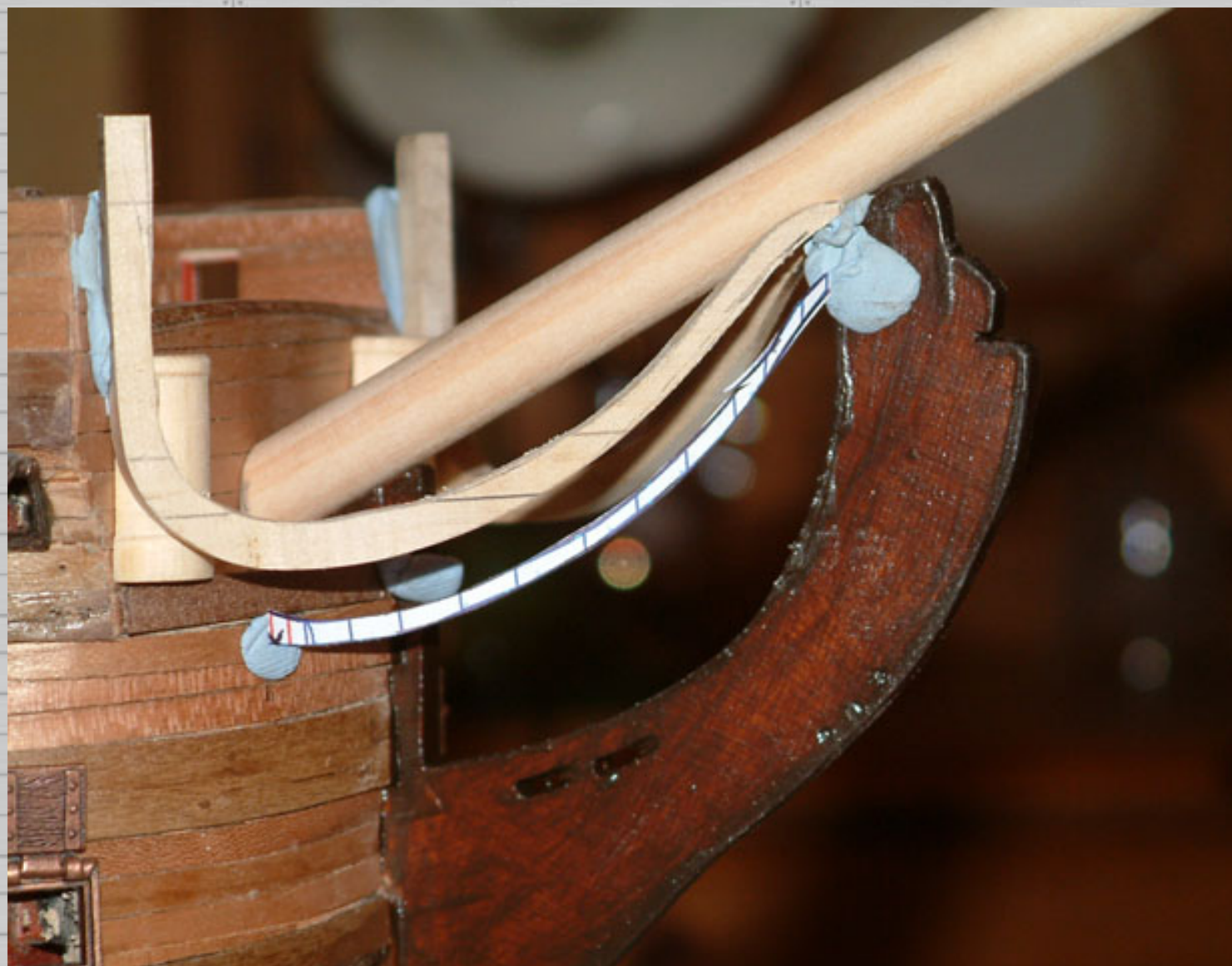


33. Bulkhead under the poop deck. It was made using the plastic strips I used to make the stern.





34.



35.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

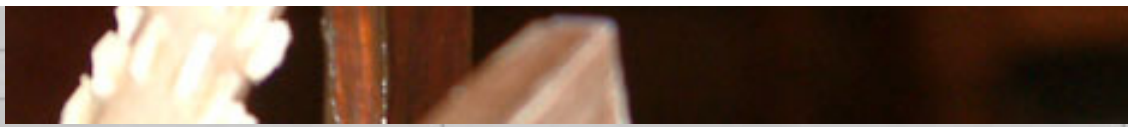
1 2 3 4 5 6 7 **8** 9

*Marzo 2004*  
*March 2004*

36.







37.



38.







40.



## Anterior

## Siguiente



## Navío Santísima Trinidad por: Paul Viant

1 2 3 4 5 6 7 8 **9**

*Junio 2004*  
*June 2004*

41.



42.





43.





44.









[Anterior](#)



[Siguiente](#)

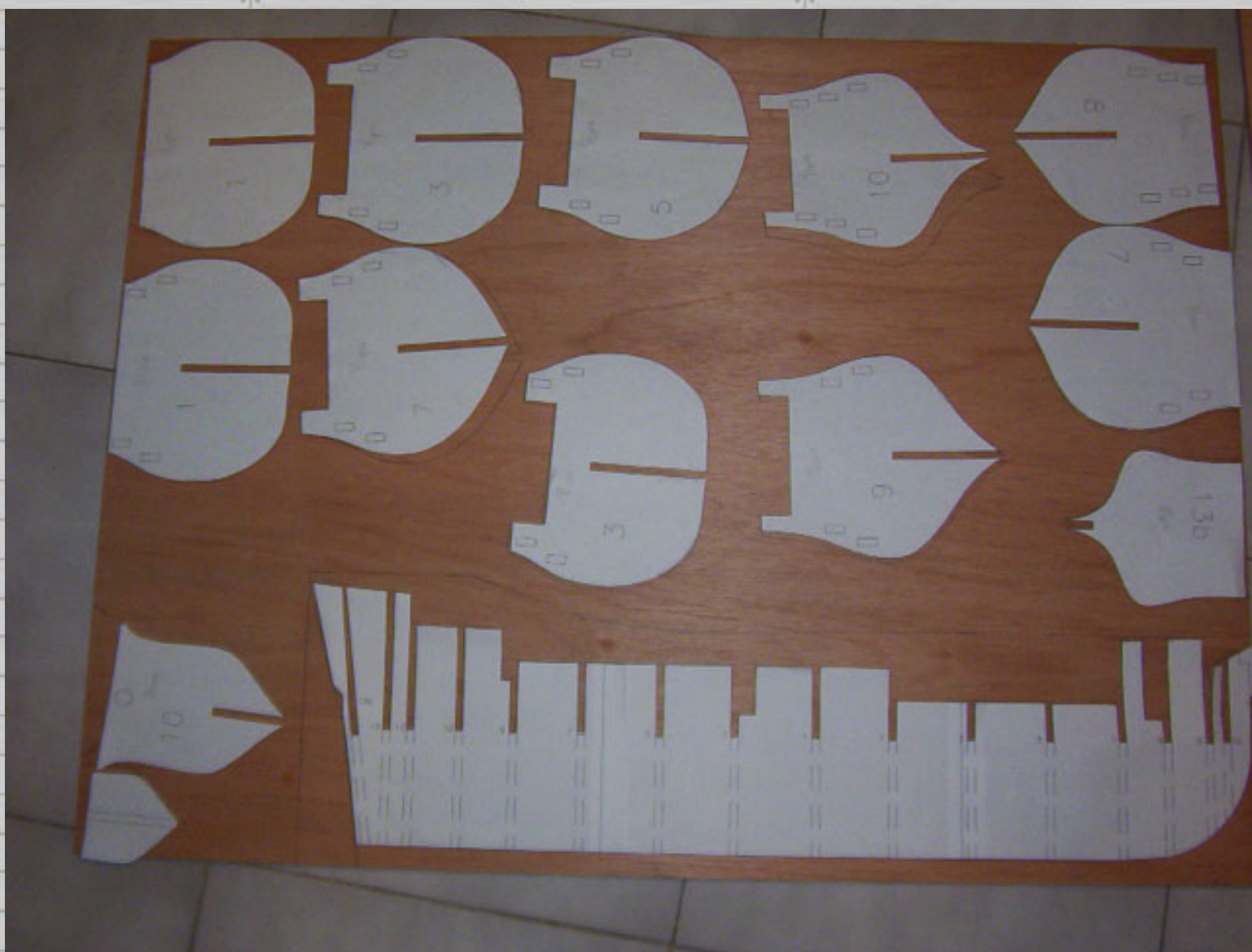
# Navío Santísima Trinidad por: Alain Gomez

## 1

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.

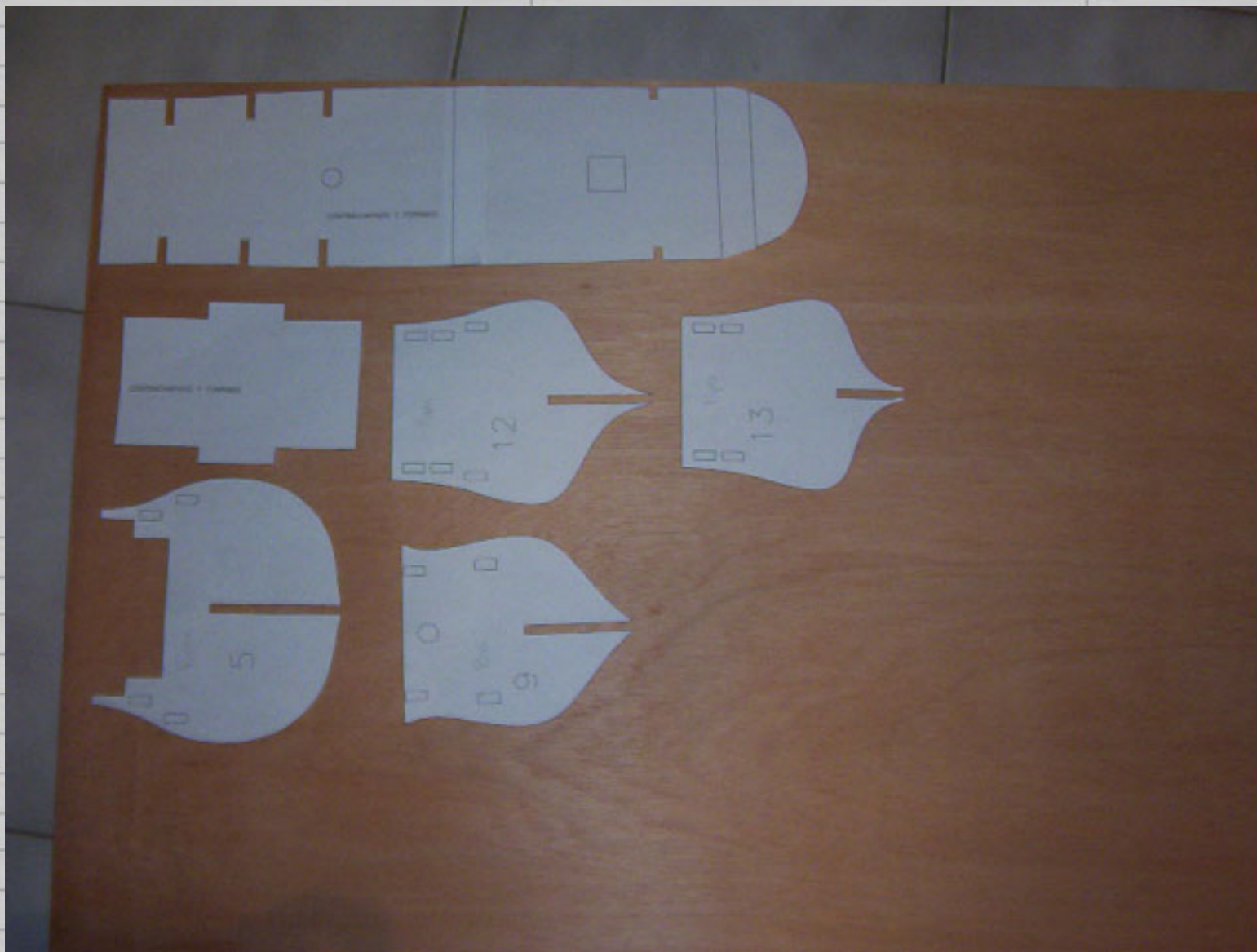
*Febrero 2002*  
*February 2002*

1.

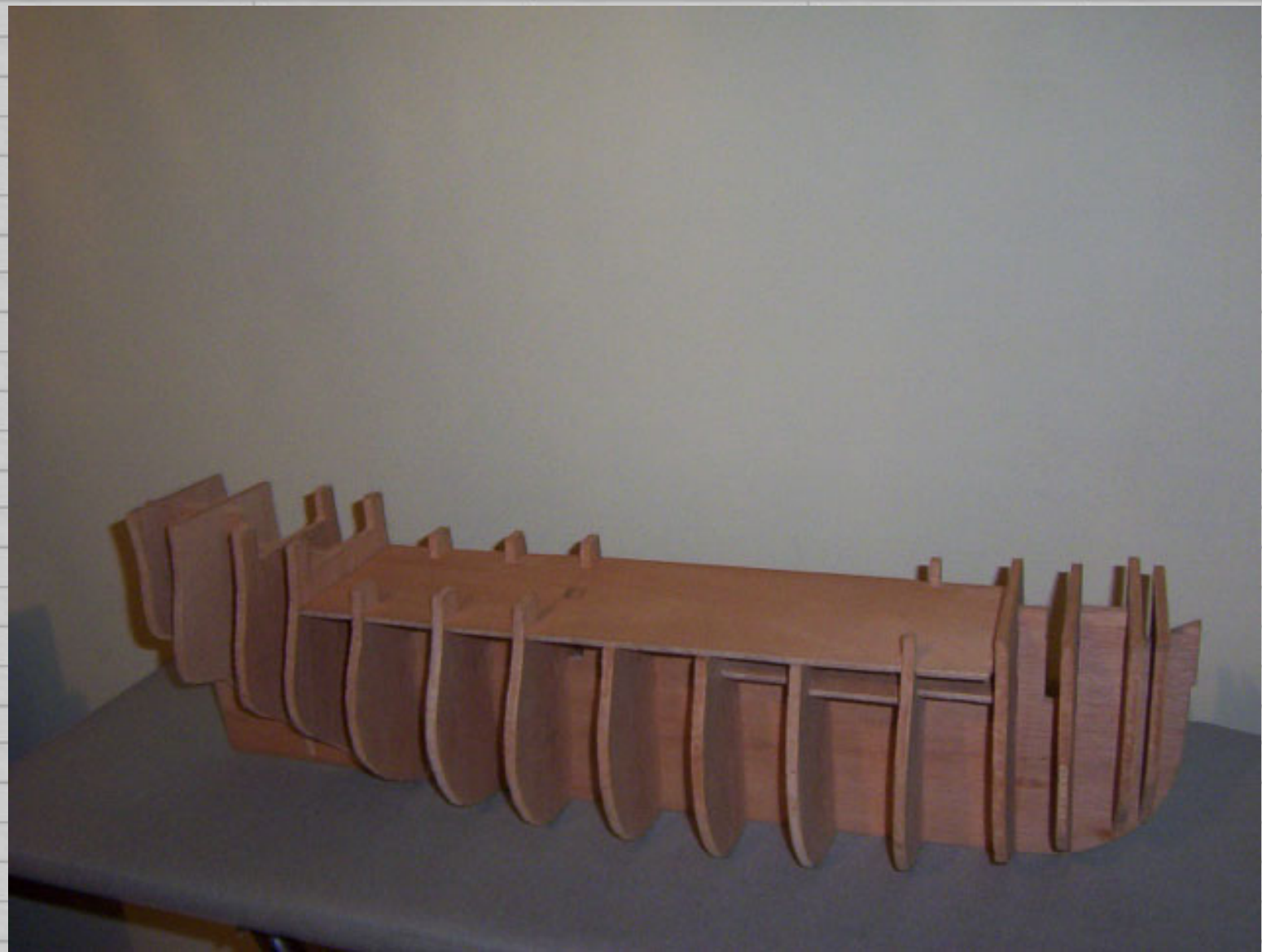


2.





3.



4.





5.



[Siguiendo](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

**1** [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#)

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Febrero 2003*  
*February 2003*

1.

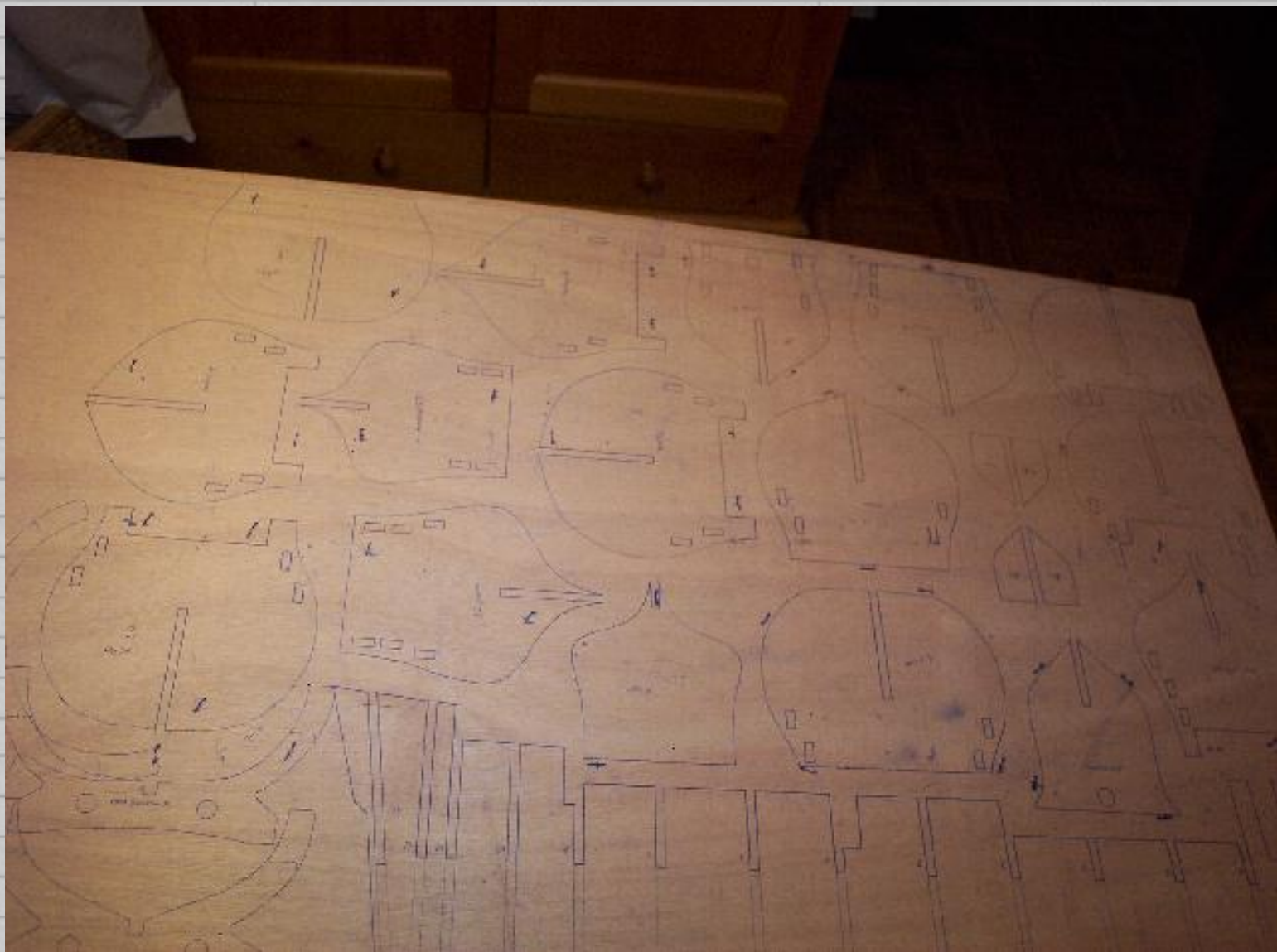


2.

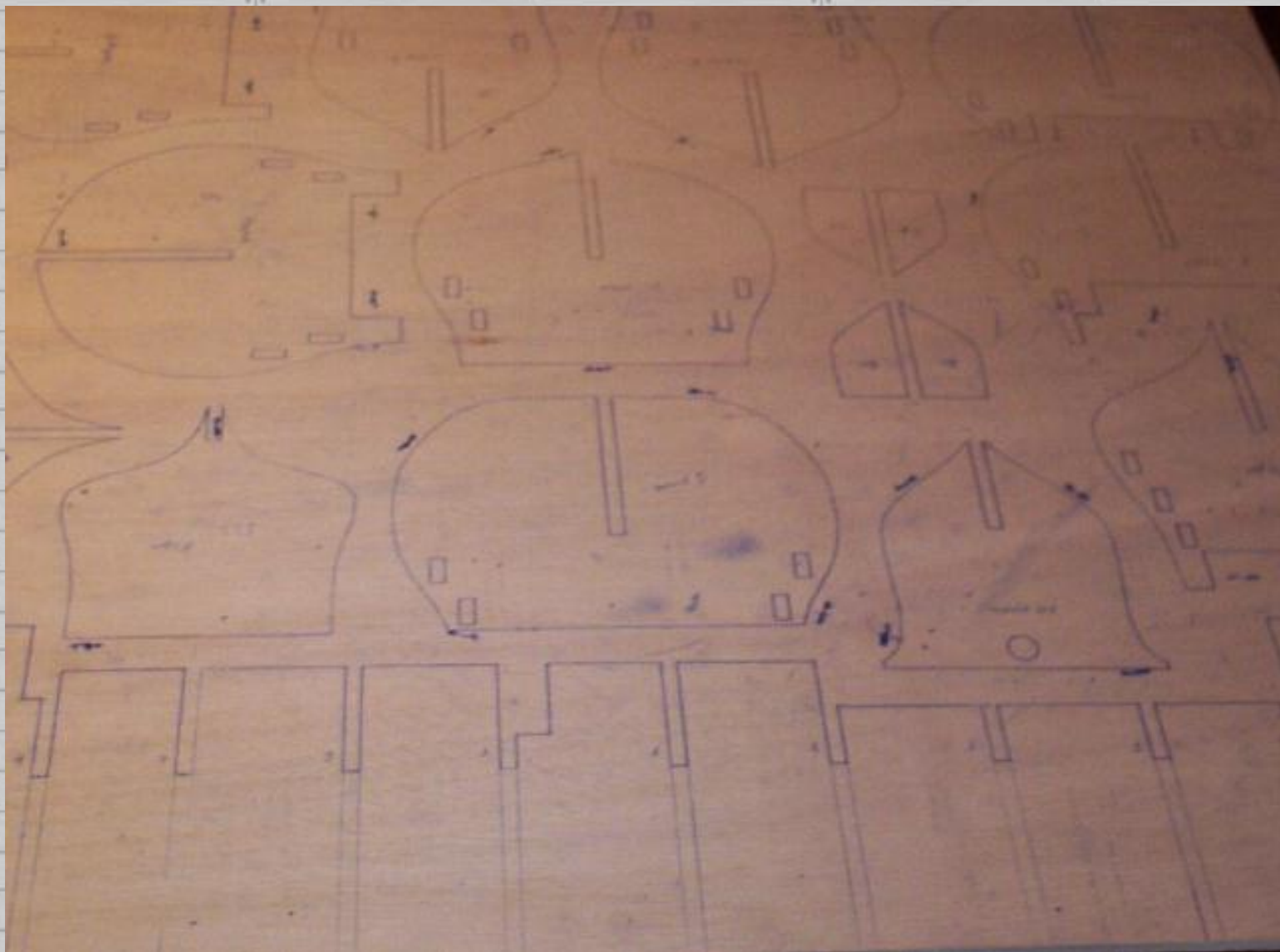


3.



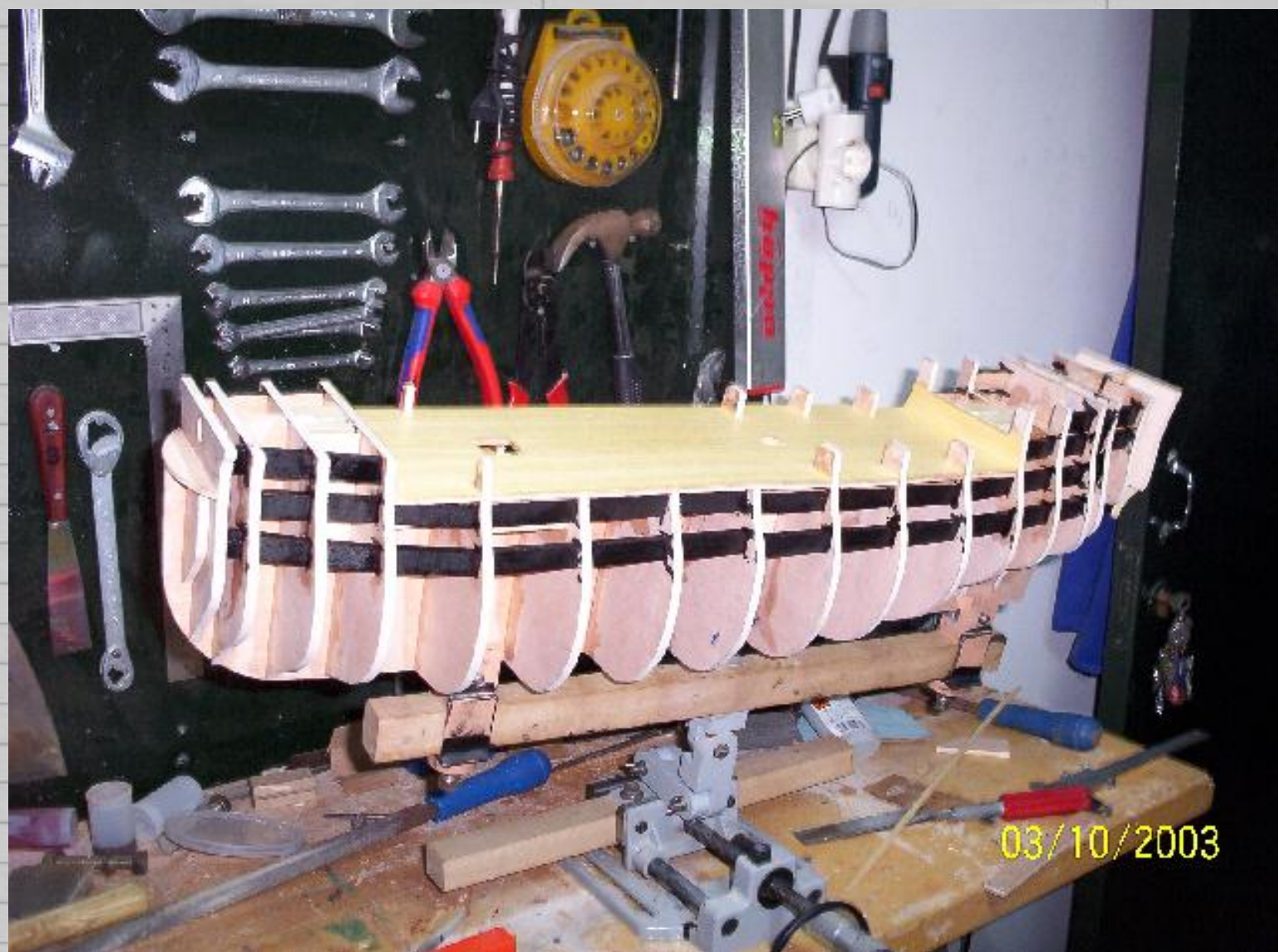


4.



5.





[Siguiendo](#)

## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

1 2 3 4 5 6 7 8

*Marzo 2003*  
*March 2003*

6.



7.



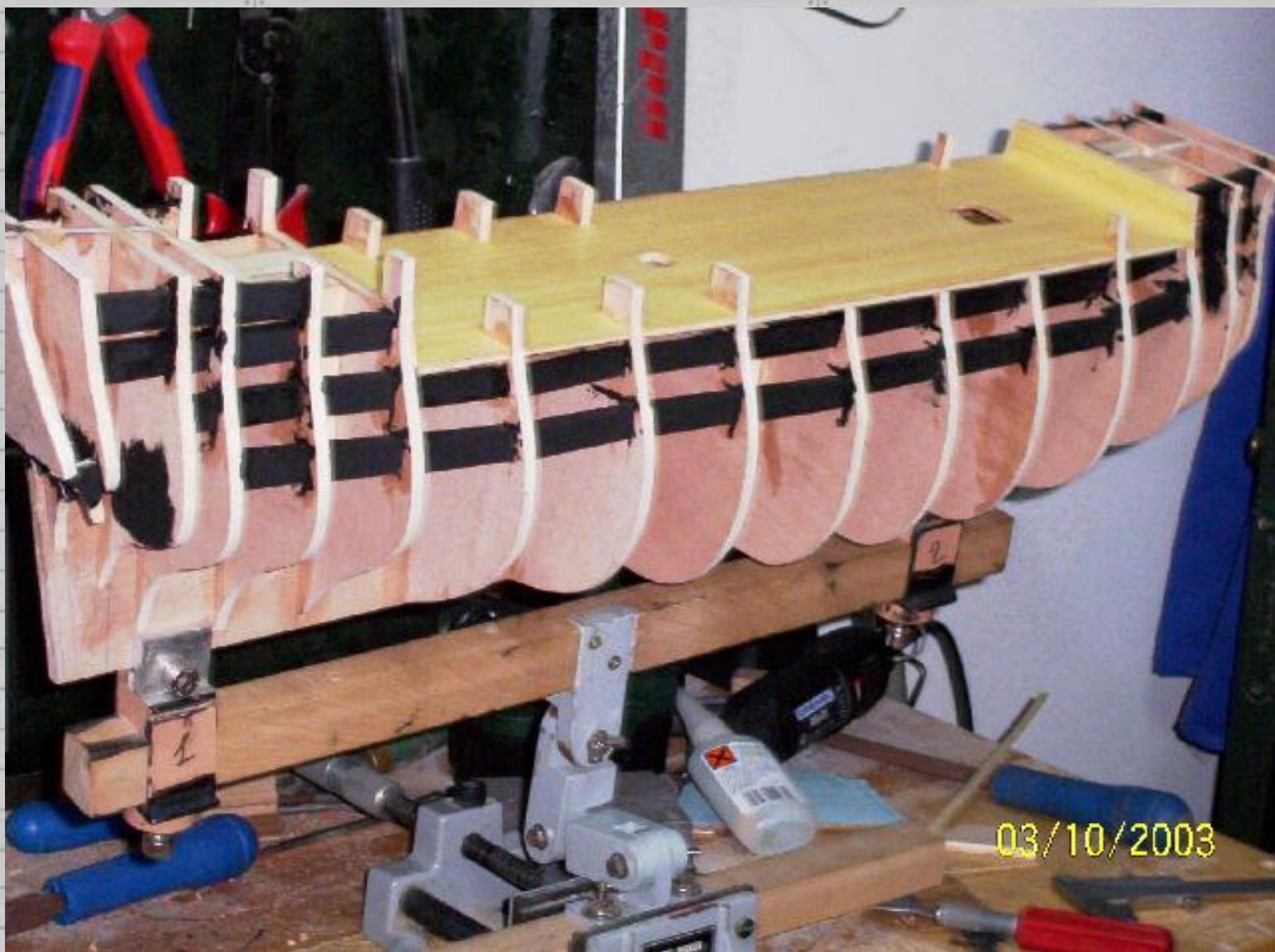


8.

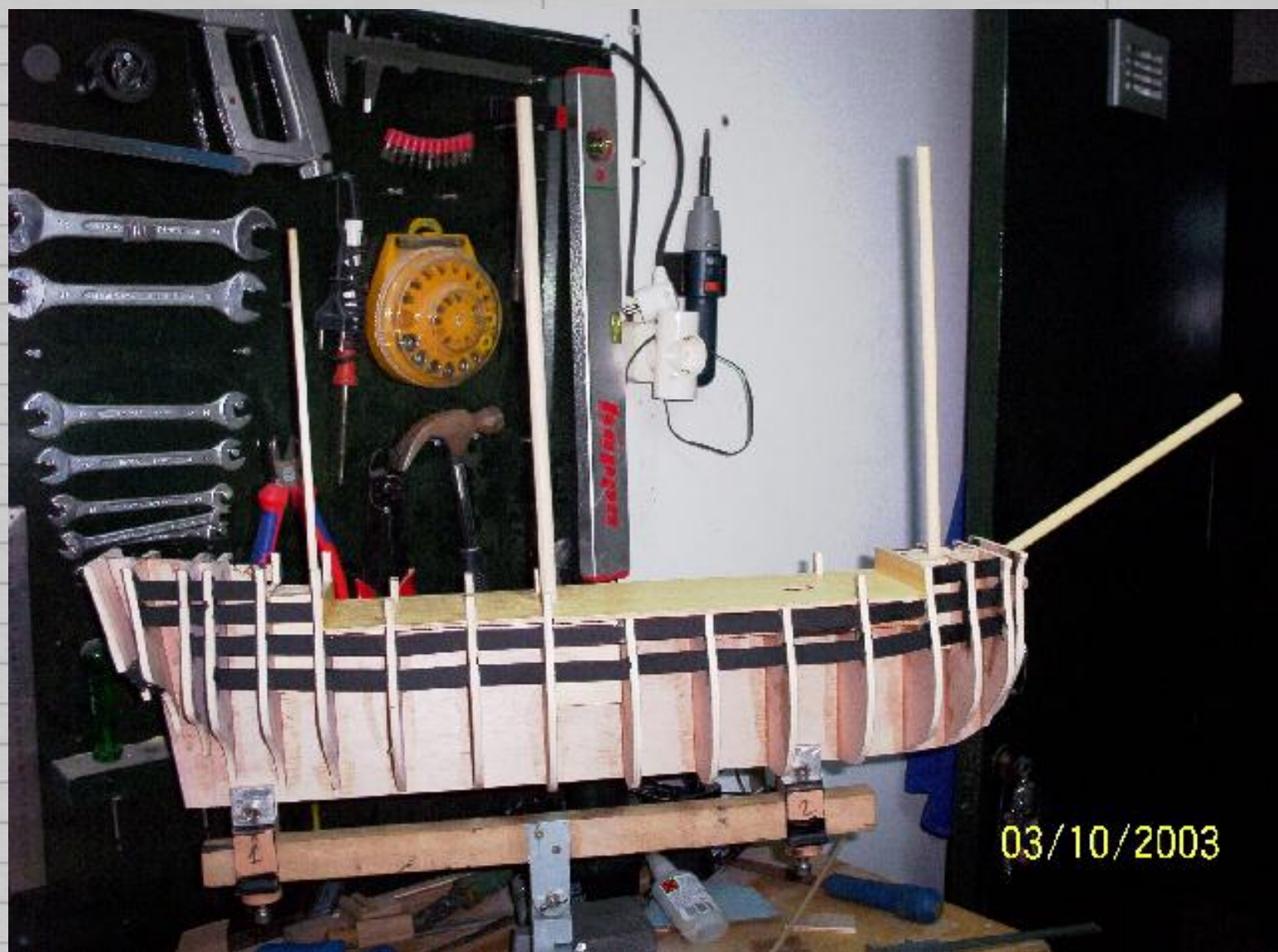


9.





10.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)

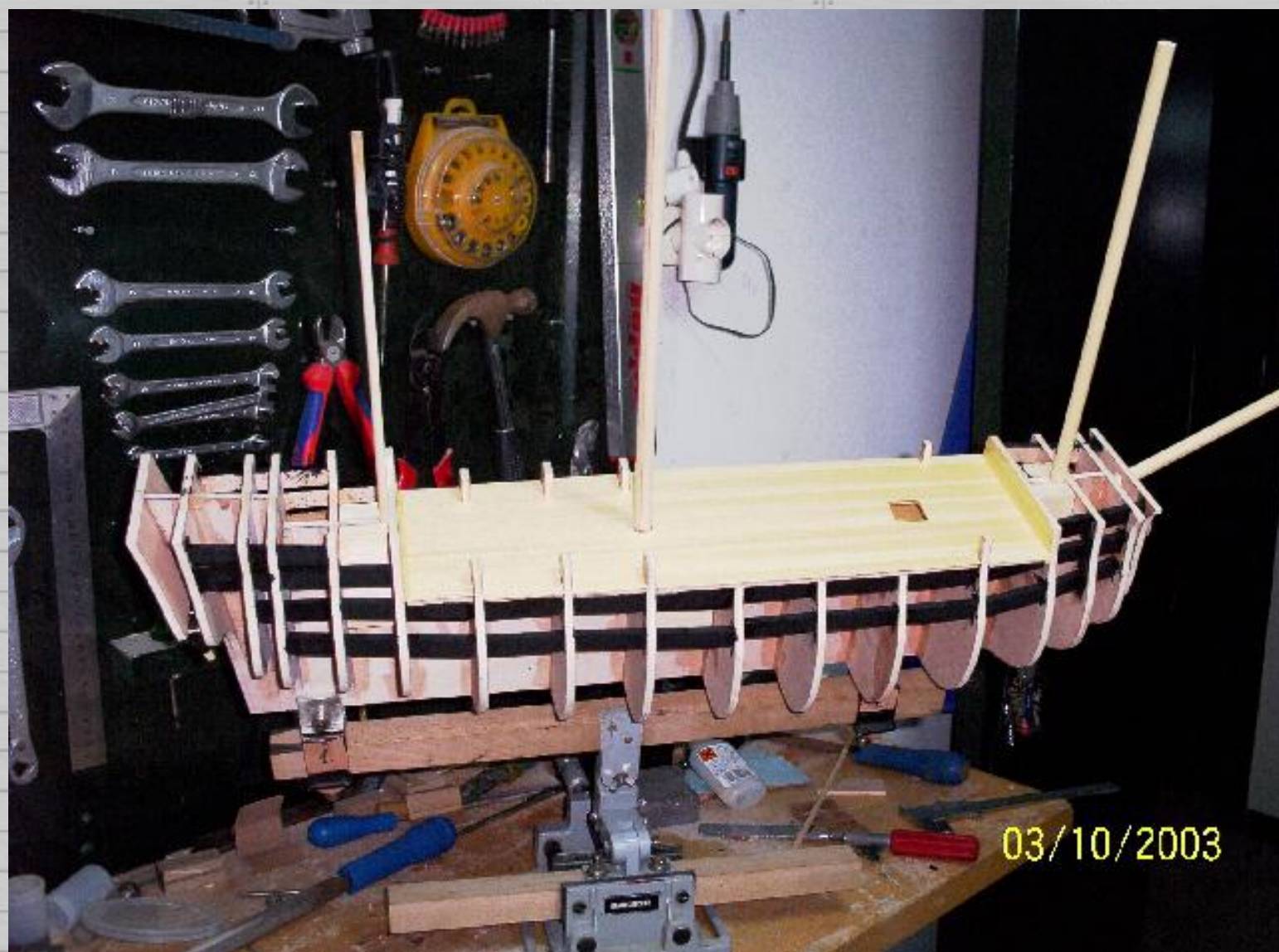


## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

1 2 **3** 4 5 6 7 8

*Marzo 2003*  
*March 2003*

11.



12.



13.





14.



15.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

1 2 3 **4** 5 6 7 8

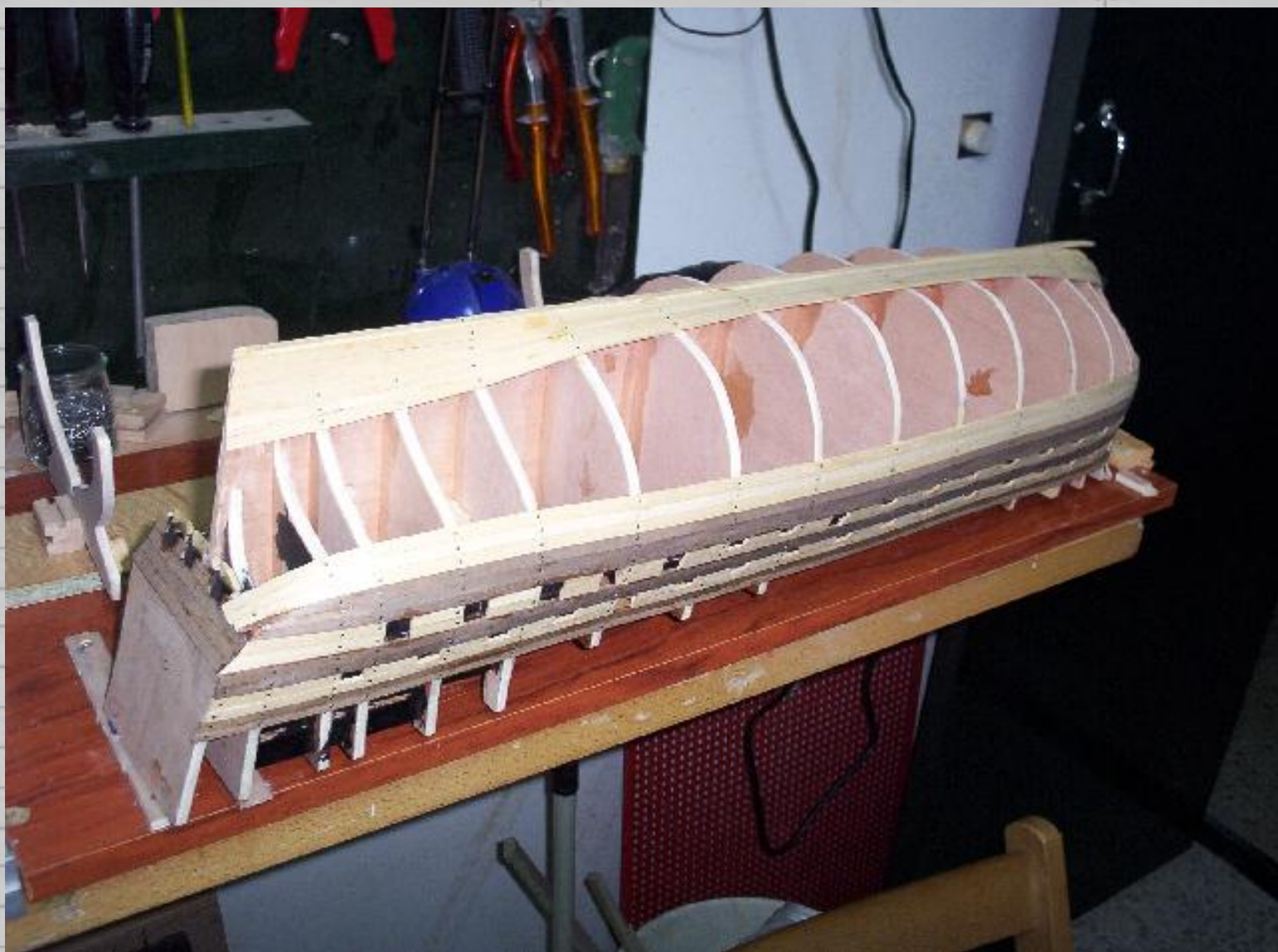
*Marzo 2003*  
*March 2003*

16.



17.





18.



19.





20.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

1 2 3 4 **5** 6 7 8

*Octubre 2003*  
*October 2003*

21.



22.



23.





24.



25.





[Anterior](#)

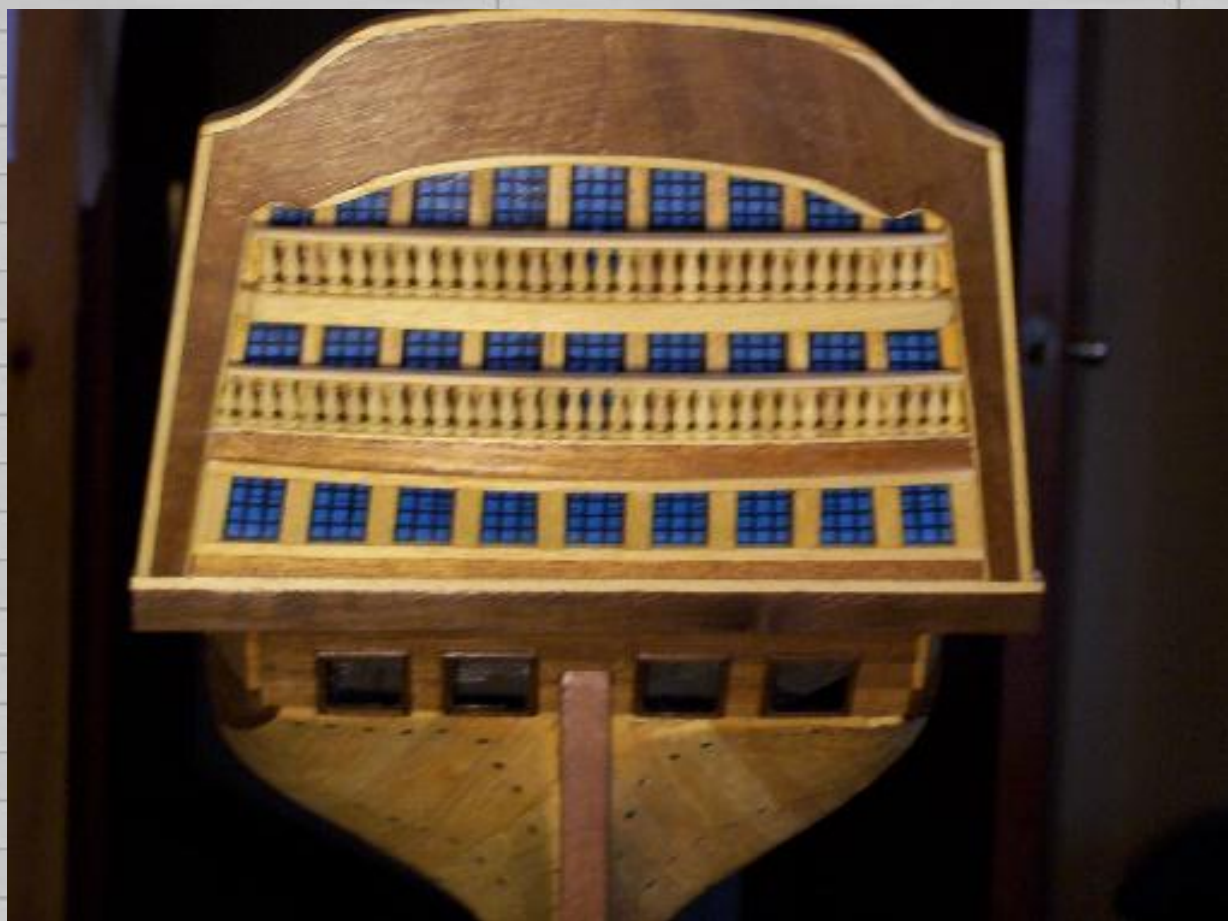


[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

1 2 3 4 5 **6** 7 8

26.



27.





28.



*Mayo 2004*  
*May 2004*



29. Detalle de la pala y el timón.



30. Idem





[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) **[7](#)** [8](#)

31. Detalle de la proa, todavía sin terminar. Estoy mirando, si la hago con varilla de latón, o de madera.



32. Detalle de la popa, donde se aprecian las portas y troneras de la tercera batería, y la mesa de guarnición. En la cuarta batería e colocado tres ventanas a cada lado en vez de troneras, fabricadas con listón de nogal de 1x1,5mm y detrás (para los cristales), la cartulina azul plastificada.





33. Idem



34.





35.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José Martín Alonso

1 2 3 4 5 6 7 **8**

36.



37.



38.





39.

40.

[Anterior](#)



[Siguiente](#)

# Navío Santísima Trinidad por: Andrew John Sharp

## 1

**En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.**

*Septiembre 2003*  
*September 2003*

**1.**



**2.**





3.

4.

5.



Siguiente

# Navío Santísima Trinidad

## por: David Mas

### 1

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.

*Diciembre 2003*  
*December 2003*

1.



2.





3.



Siguiente

## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Martínez

### 1

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.

*Enero 2004*  
*January 2004*

1.



2.





3.



4.



5.





Siguiente

# Navío Santísima Trinidad

por: Javier de Lucas Vázquez

1 [2](#)

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Febrero 2004*  
*February 2004*

1.

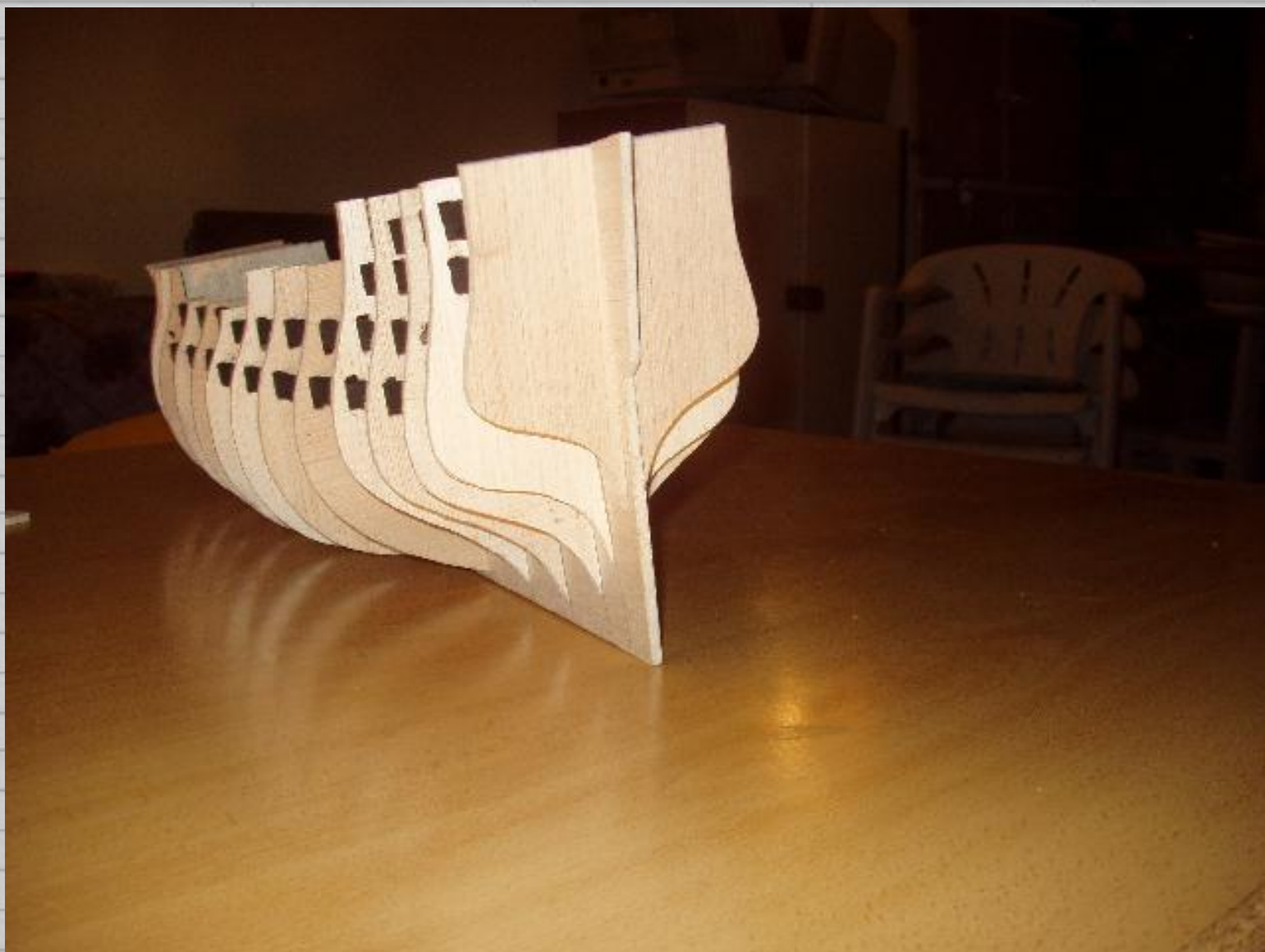


2.





3.



4.





5.



[Siguiendo](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Javier de Lucas Vázquez

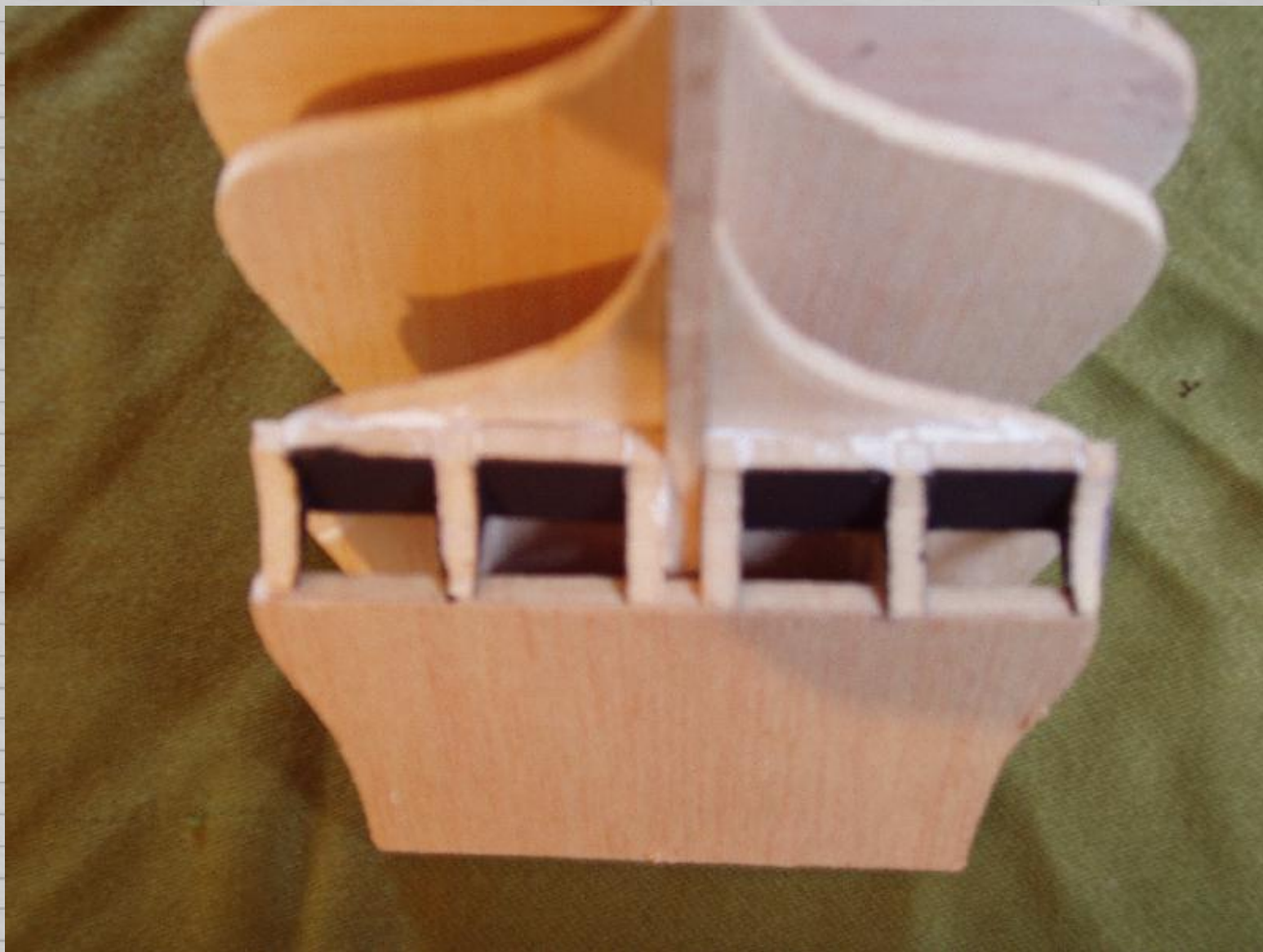
### 1 2

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

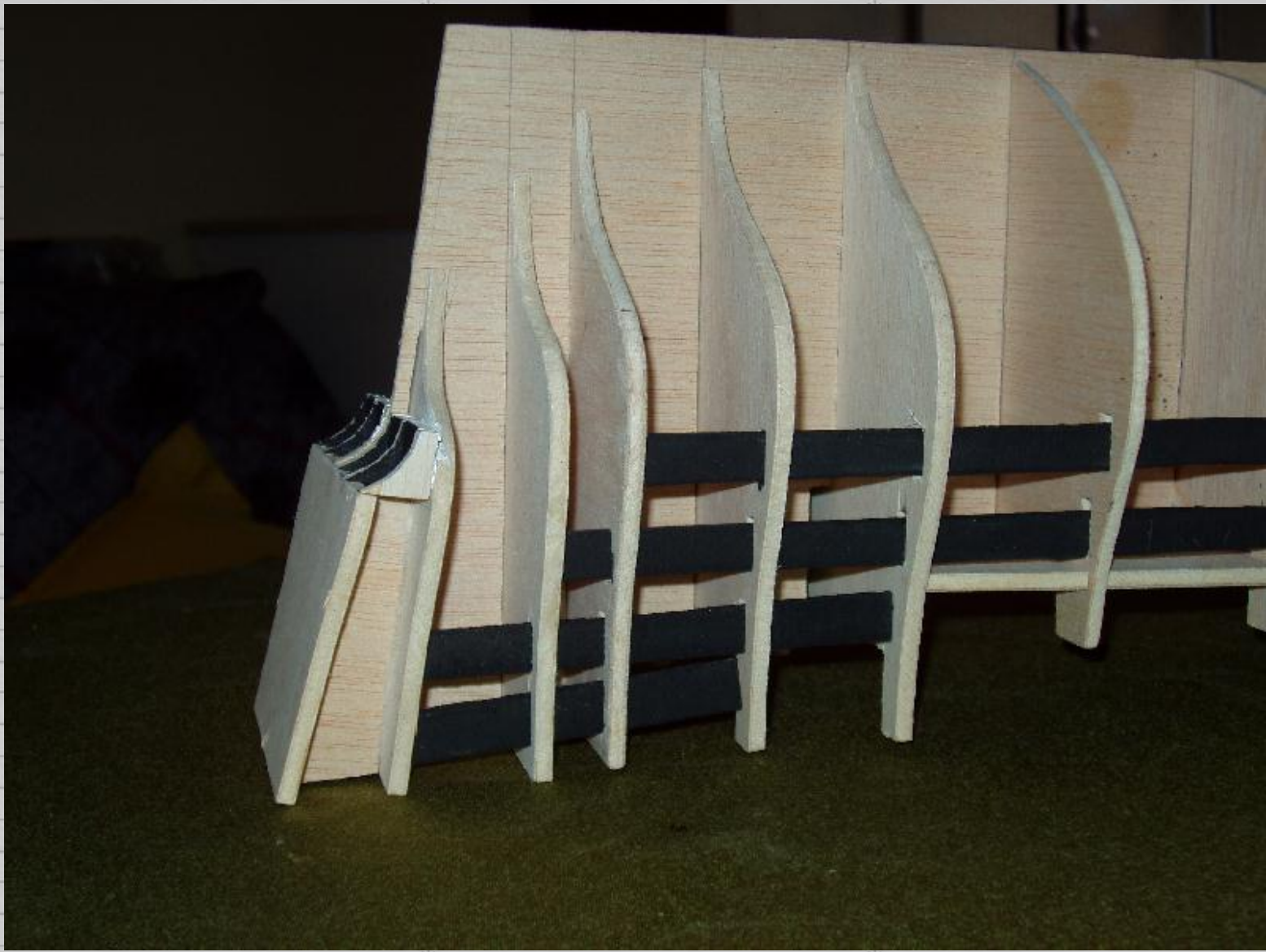
*Febrero 2004*  
*February 2004*

6. Detalle constructivo del alojamiento de los cañones bajo el espejo de popa

7. Otra perspectiva de dicho detalle

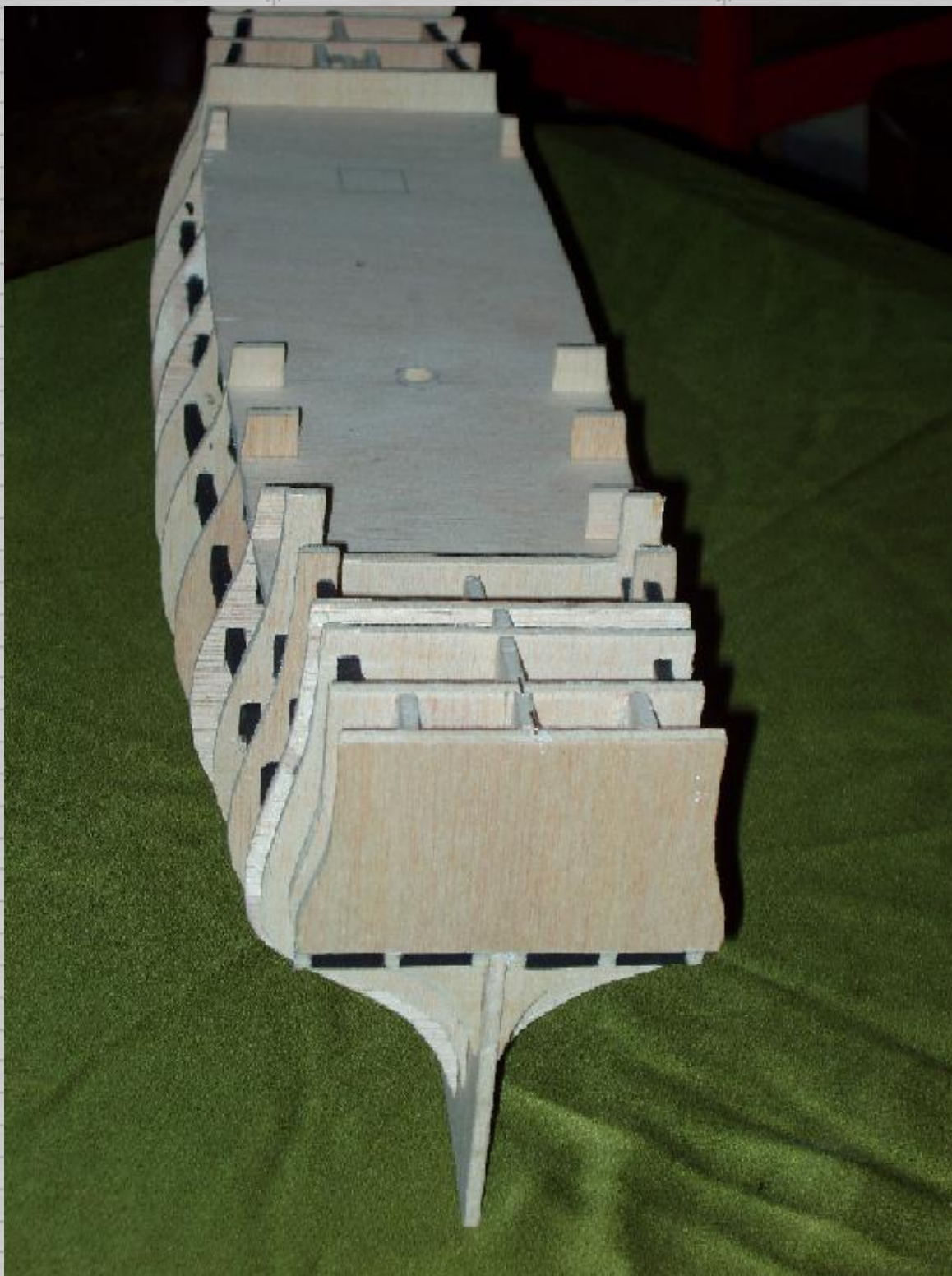


8. Desde la vista lateral se aprecia la curvatura y proporciones. Además, se han colocado unas guías entre las cuadernas 13 y 13b para asegurar el correcto asentamiento de la cuaderna 13b y el espejo de popa



9. Vista desde arriba la popa, se aprecian las dos guías paralelas a la falsa quilla comentadas en la foto anterior. Su misión es la de asegurar el correcto asentamiento, paralelo, de la cuaderna 13b con respecto a la 13, además de dotar de robustez a la popa.





10. En esta imagen se muestra dos piezas colocadas en los laterales del asentamiento del Trinquete sobre la falsa quilla, con el objetivo de guiar a este. Además, se ha aprovechado para reforzar de esta manera las cuadernas adyacentes. Se colocarán otras piezas similares para el Mayor y Mesana, teniendo en cuenta siempre la sección de cada uno de estos palos.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Juan Rafael Aliaga

1 2

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Enero 2004*  
*January 2004*

1. Yo he decidido forrar el casco con ramín, y luego aplicaré un segundo forro, además del aplacado de cobre para la obra viva. El forrado de la cubierta lo estoy haciendo con listones de 3 x 0,6 mm



2.



*Marzo 2004*

*March 2004*

3. Detalle de la primera batería. Señalo la línea que corresponde al orificio de la porta y luego con una fresa hago la perforación de la misma, ajustando el tamaño con una pequeña lima.



4.





5. Aspecto de la roda. Yo la he confeccionado en madera de pino y un grosor de 5 mm. (Por ceñirme a la escala) Luego irá forrada, la zona de la obra viva en cobre y la zona de la obra muerta en negro (aún no sé si también la forraré o la teñiré de negro).





Siguiente



## Navío Santísima Trinidad por: Juan Rafael Aliaga

1 2

6. Detalle de la popa con el final de la quilla y el codaste.



7. Comienzo del 2º forro del casco. Las zonas negras están forradas con listones de 6 mm de madera de ébano (auténtico ébano, no es teñido). Las zonas que tienen que ir de color amarillo, he decidido que las forraré de madera de boj (que tiene un color amarillo) como se supone que tenía que ir pintado el navío en la realidad, según las normas de la época.



8. Los orificio de las portas de los cañones están esbozados.



9. Detalle del casco con el forro de la obra muerta terminado.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

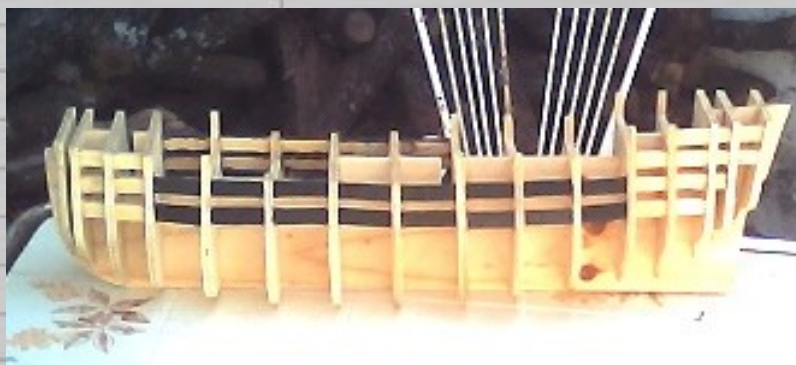
## Navío Santísima Trinidad por: Guillermo Picart Laurenz

### 1 2

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Marzo 2004*  
*March 2004*

1- Para la realización de la falsa quilla y cuadernas he optado por dos laminados de contrachapado (madera terciada) de 3mm las cuales encolé para posteriormente prensarlos



2. Una vez cortadas las cuadernas y la falsa quilla, las fui colocando en sus respectivas ubicaciones y verificando que queden perfectamente encuadradas



3. Finalmente encolé las cuadernas en sus respectivos encajes de la falsa quilla, una vez secas, inserté en los encastres las bandas para cañones comprobando las alineaciones de las cuadernas la falsa quilla la cual se fijan con cola blanca.





4. Una vez seca la cola, estas bandas se pintan de color negro mate.



*Julio 2004*

*July 2004*

5. Una vez finalizado el encaje de las cuadernas en la falsa quilla y las bandas para cañones comencé a forrar el casco con tracas de 5 mm de ancho teniendo cuidado de no astillar la madera lo cual las humedecí para después con un soldador aplicarles calor y darles la cobertura necesaria teniendo especial atención en la popa. Para la tercera y segunda cubierta lo hice con cedro y además le coloqué el enjaretado. Luego comencé a hacer las portas de los cañones, para la realización de las mismas lo primero que hice es con un taladro y una mecha de 1mm fui agujereando para después con un cutter terminar de abrir dicha abertura.



[Siguiete](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Guillermo Picart Laurenz

1 2

*Agosto 2004*  
*August 2004*

6.



7.



8.



9.





10.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



# Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

**1** 2 3 4 5 6 7

*Marzo 2004*  
*March 2004*

1.



2.



3.





4.



5.





[Siguiendo](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

1 2 3 4 5 6 7

6.



7.





8.

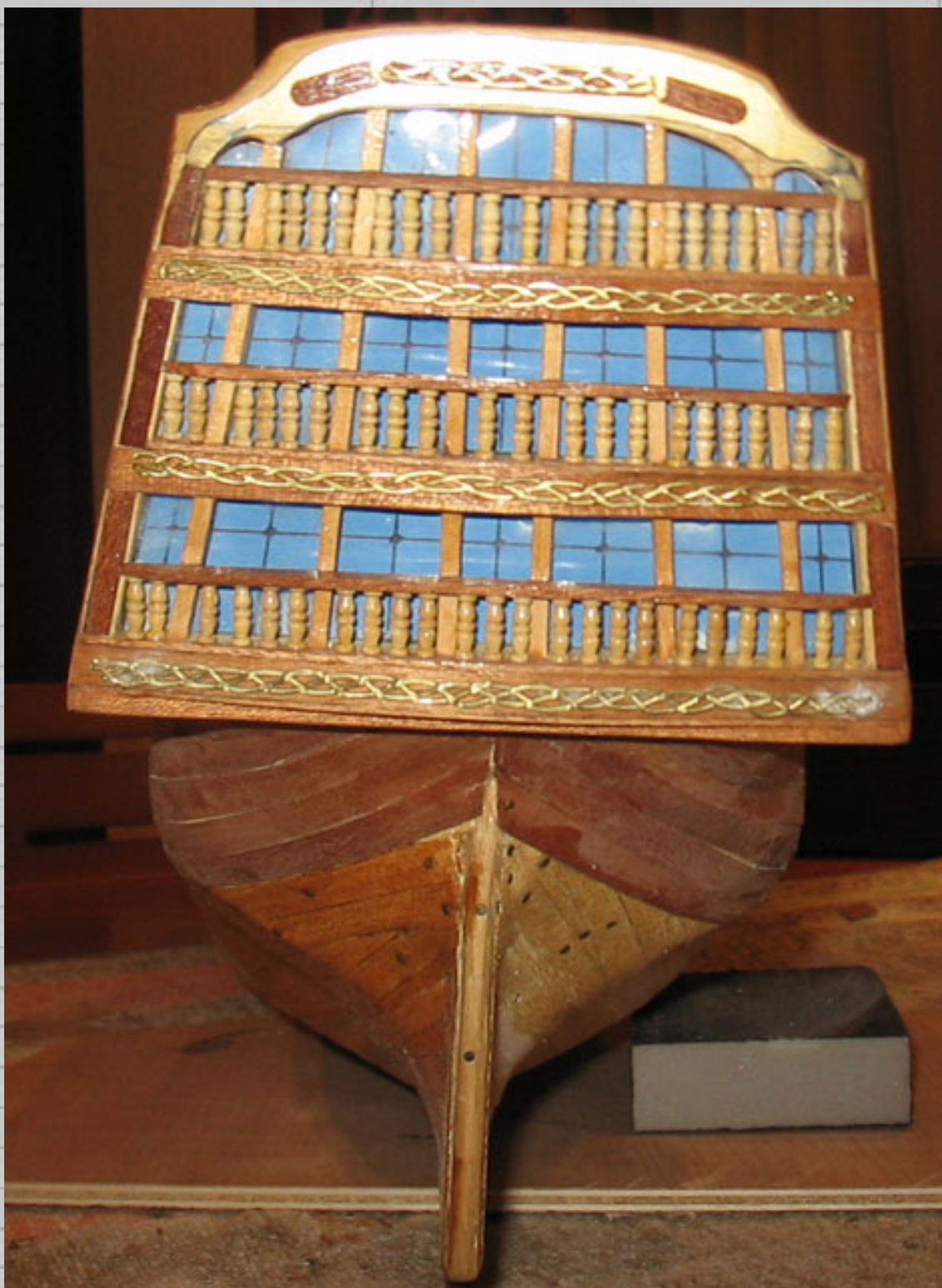


9.





10.



[Anterior](#)



[Siguiete](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

1 2 **3** 4 5 6 7

11.



12.



13.





14.





15.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

1 2 3 **4** 5 6 7

*Mayo 2004*

*May 2004*

16.



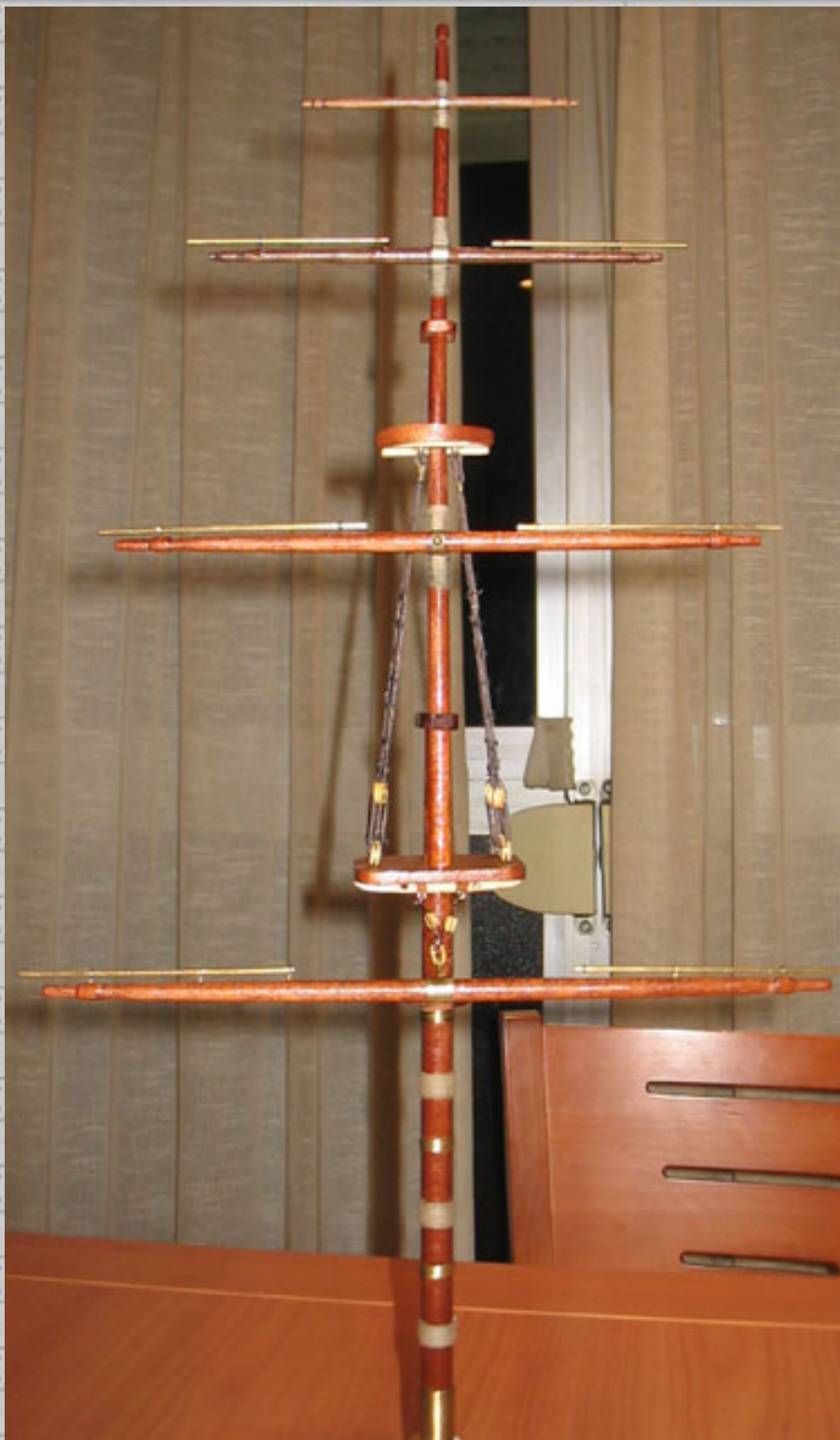
17.





*Octubre 2004*  
*October 2004*

18.



19.





20.



[Anterior](#)

[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

1 2 3 4 **5** 6 7

21.



22.



23.







25.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

1 2 3 4 5 **6** 7

26.



27.



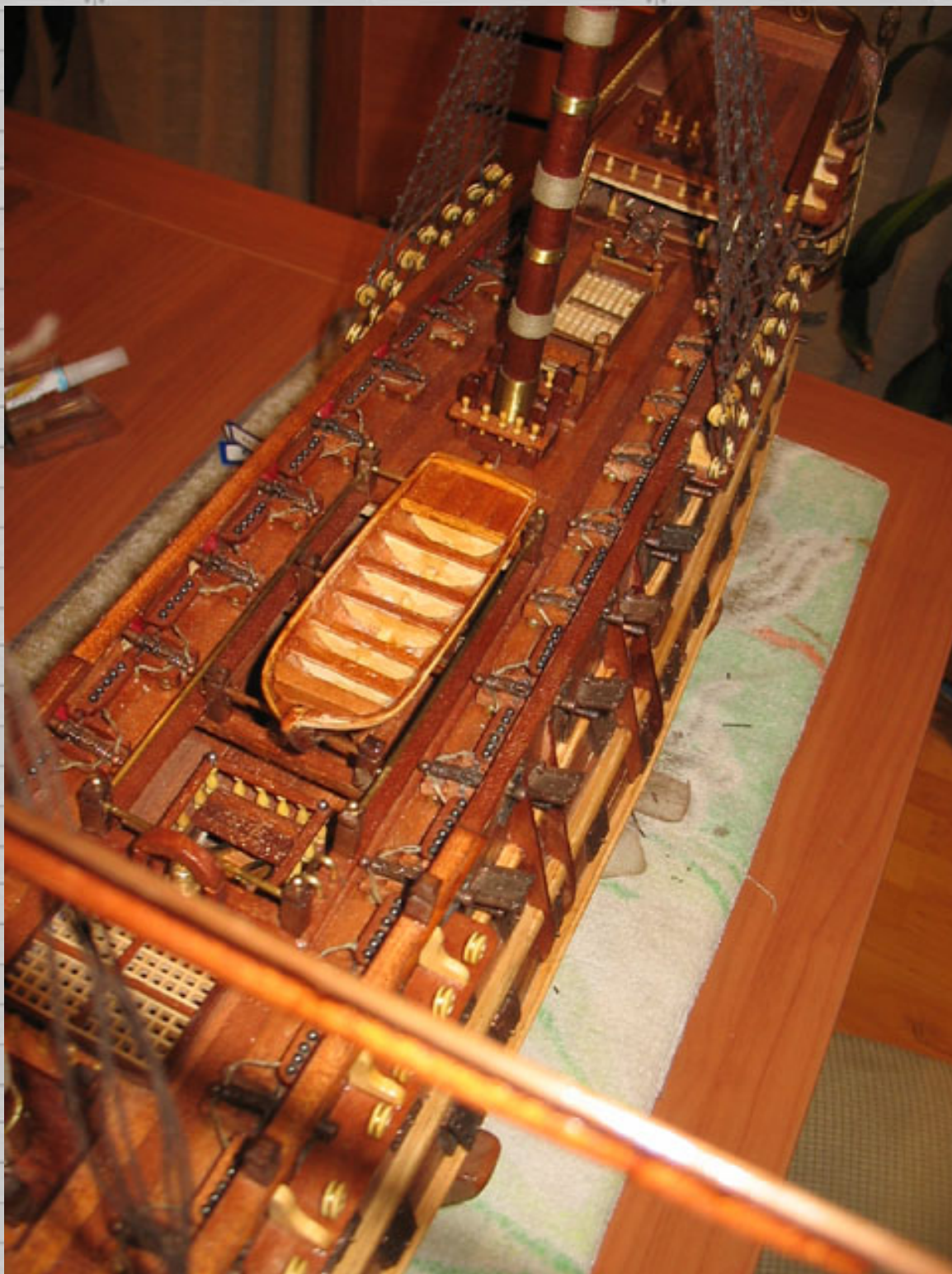


28.



29.





30.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Francisco Torres

1 2 3 4 5 6 **7**

31.

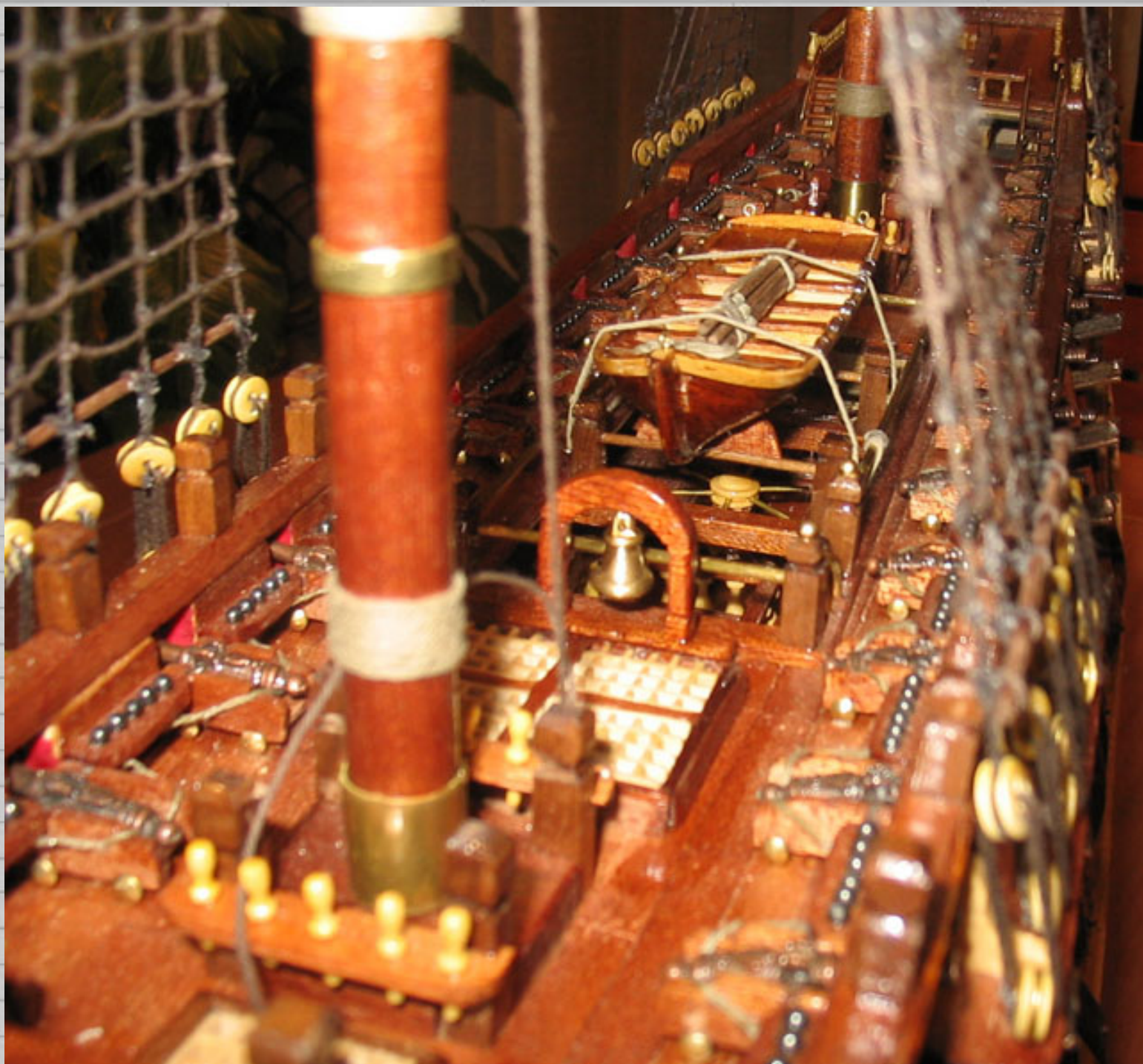


32.



33.





34.





35.





[Anterior](#)

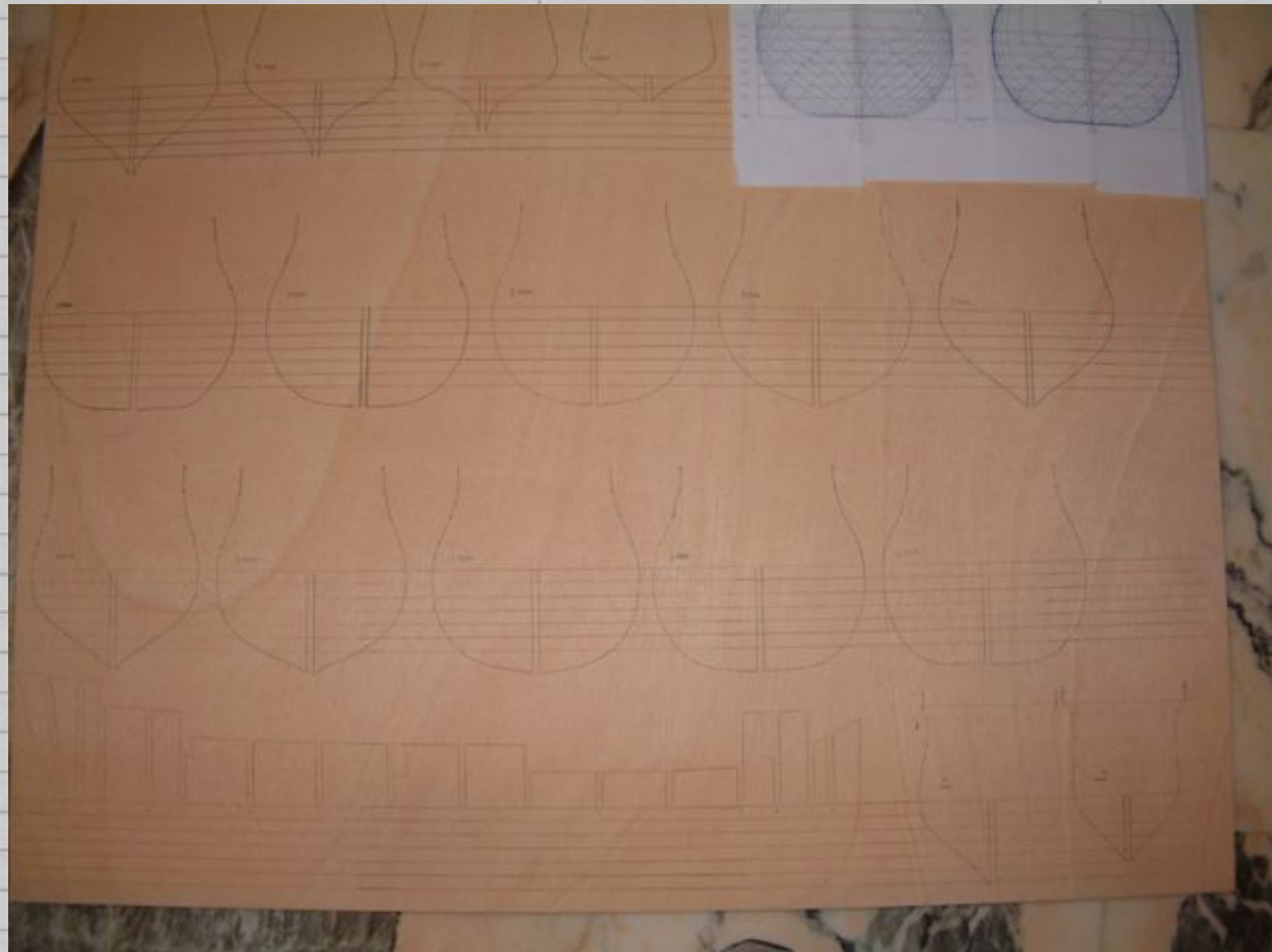


[Siguiente](#)

# Navío Santísima Trinidad por: Salvador Antich Torres

1 2

1.

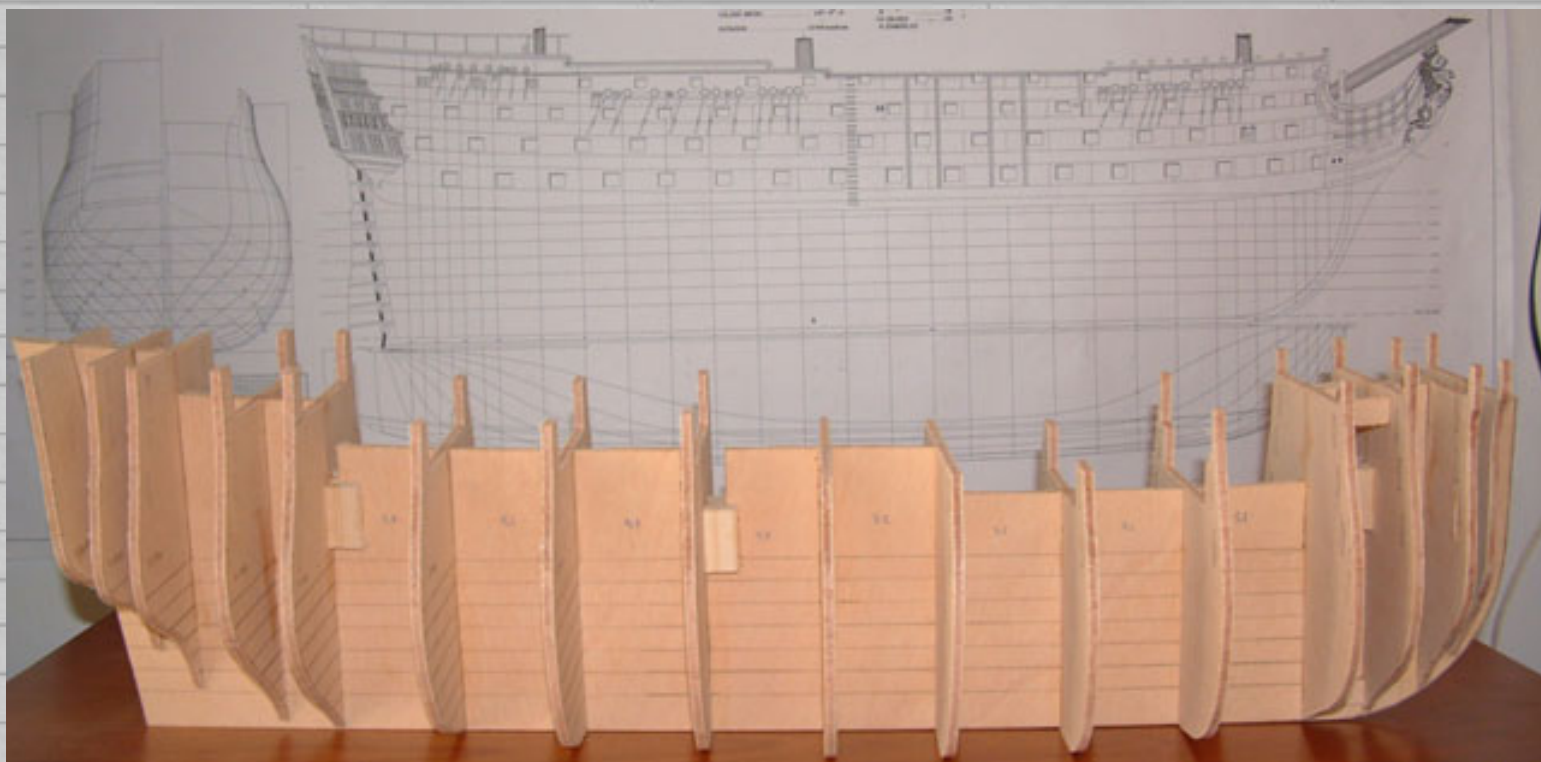


2.

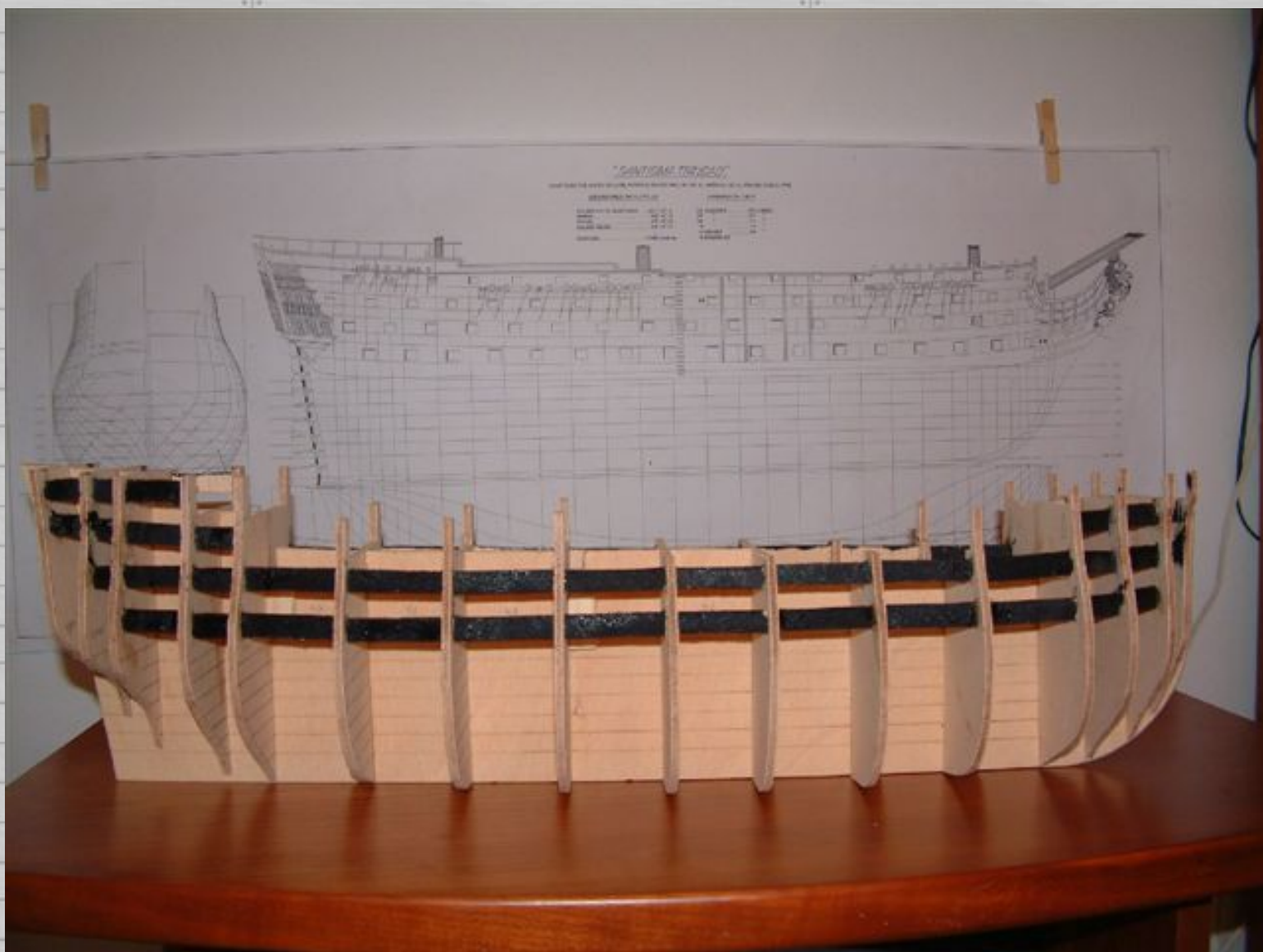




3.

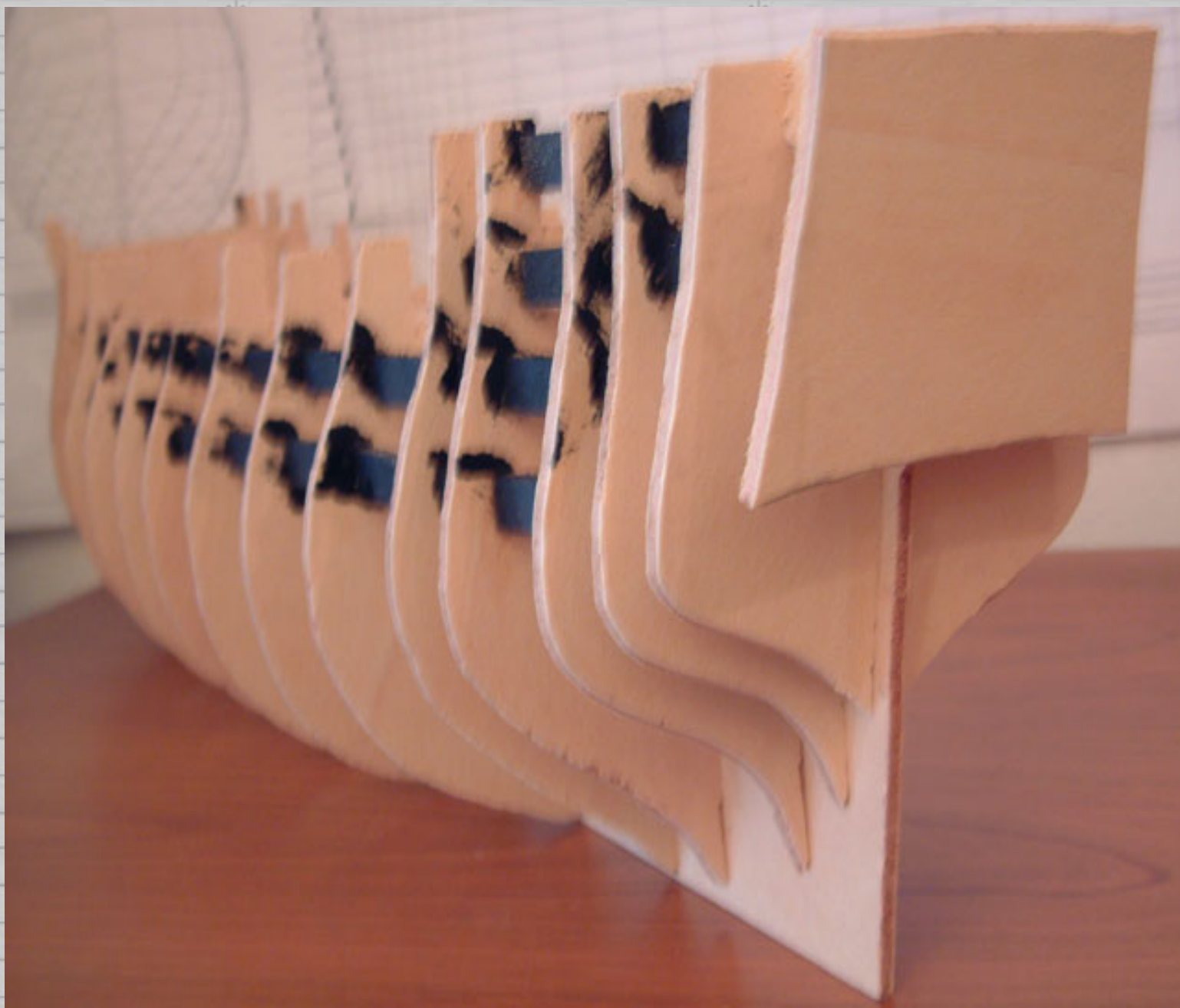


4.





5.

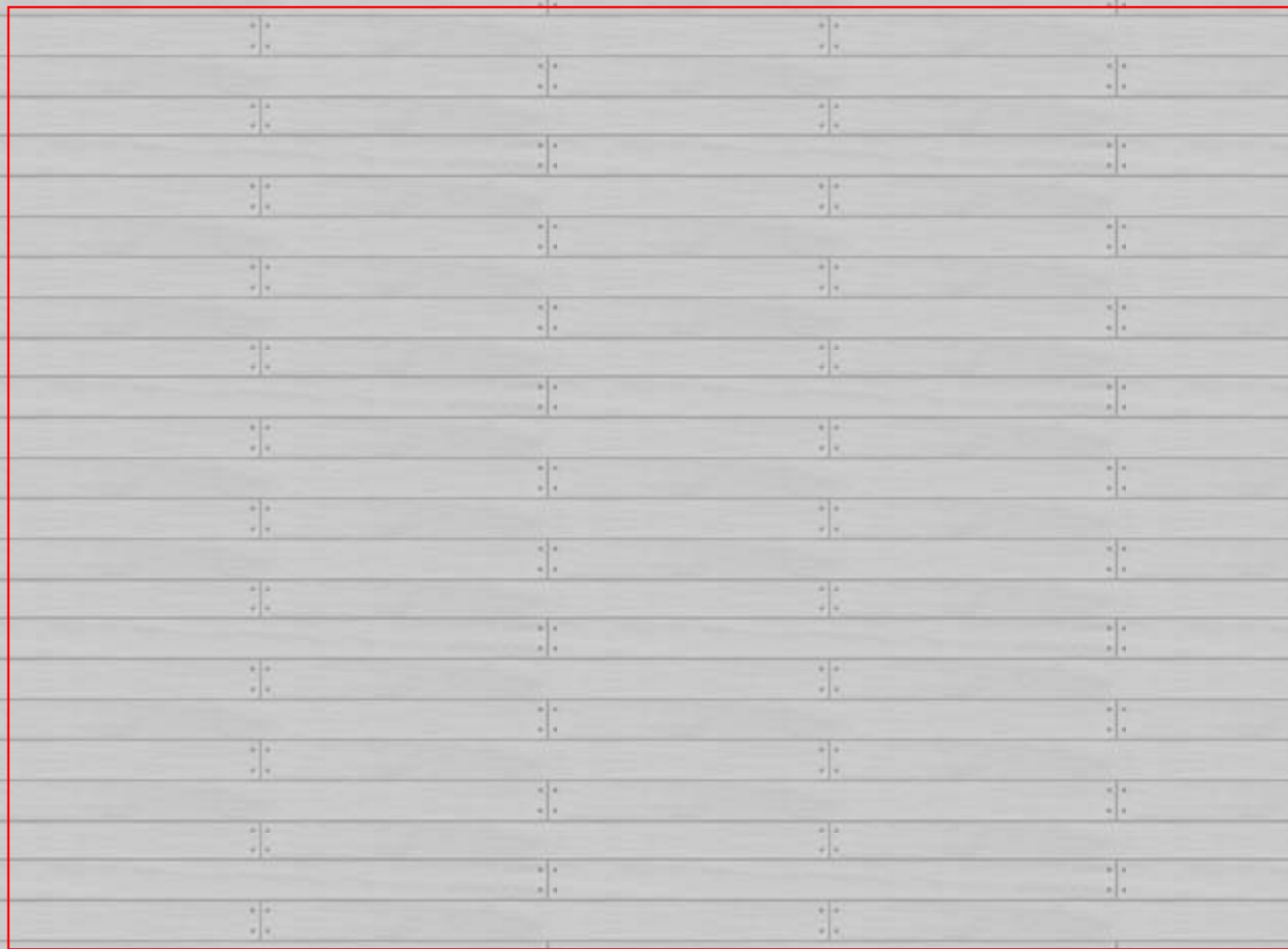


[Siguiete](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Salvador Antich Torres

1 2

6.



*Agosto 2004*  
*August 2004*

7.



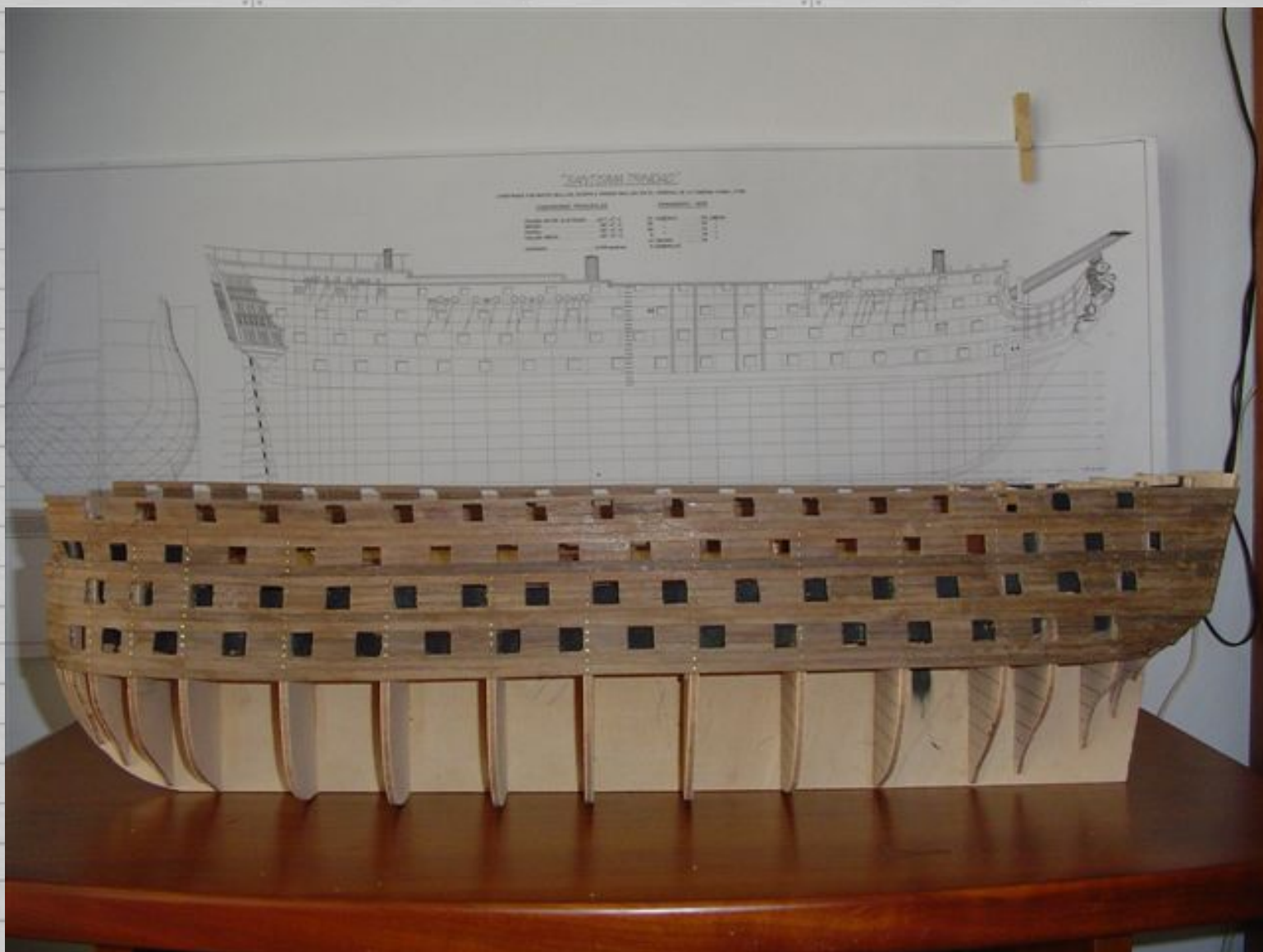


8.



9.





10.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



# Navío Santísima Trinidad

por: José Ignacio de Churruca Egoscozabal

**1** [2](#) [3](#)

En cada Enlace encontraras 4 fotos JPG  
In each link you will found 4 pictures JPG











[Siguiendo](#)



# **Navío Santísima Trinidad**

## **por: José Ignacio de Churruca Egoscozabal**

1 2 3











[Anterior](#)

[Siguiente](#)



# **Navío Santísima Trinidad** **por: José Ignacio de Churruca Egoscózabal**

1 2 **3**











[Anterior](#)



[Siguiente](#)



# Navío Santísima Trinidad por: José Luis Beamonte

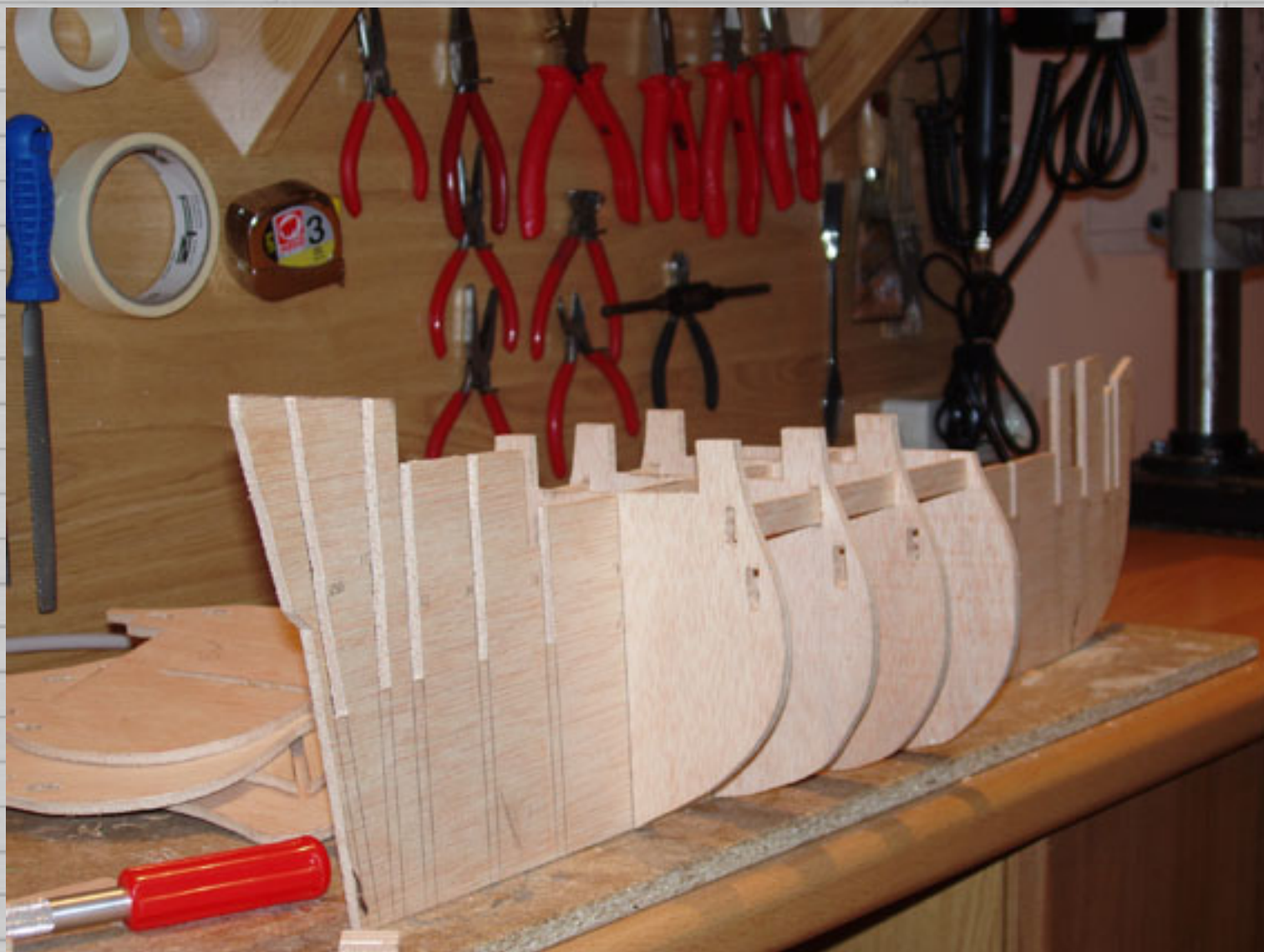
**1** 2 3

*Marzo 2004*  
*March 2004*

1.

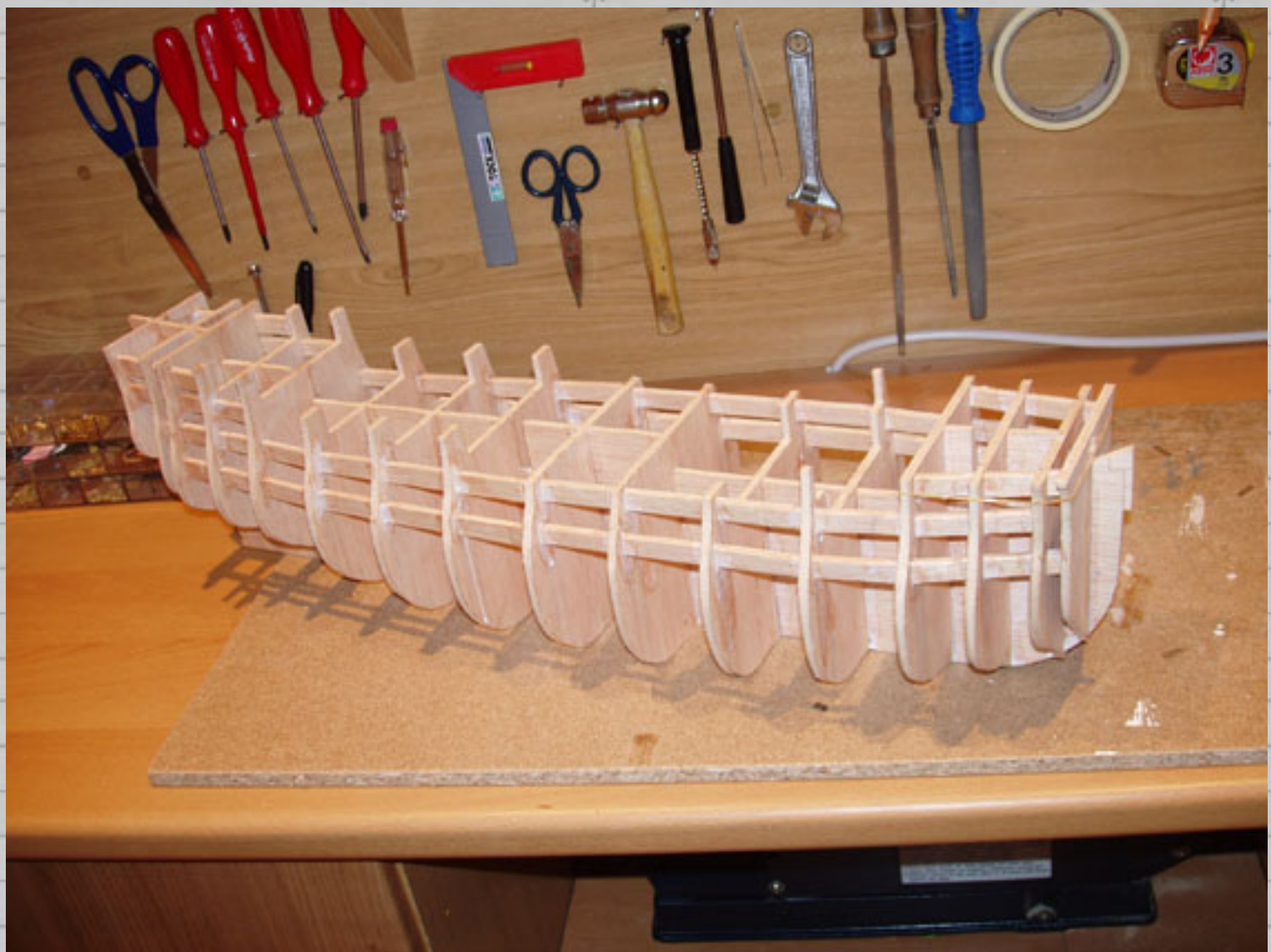


2.

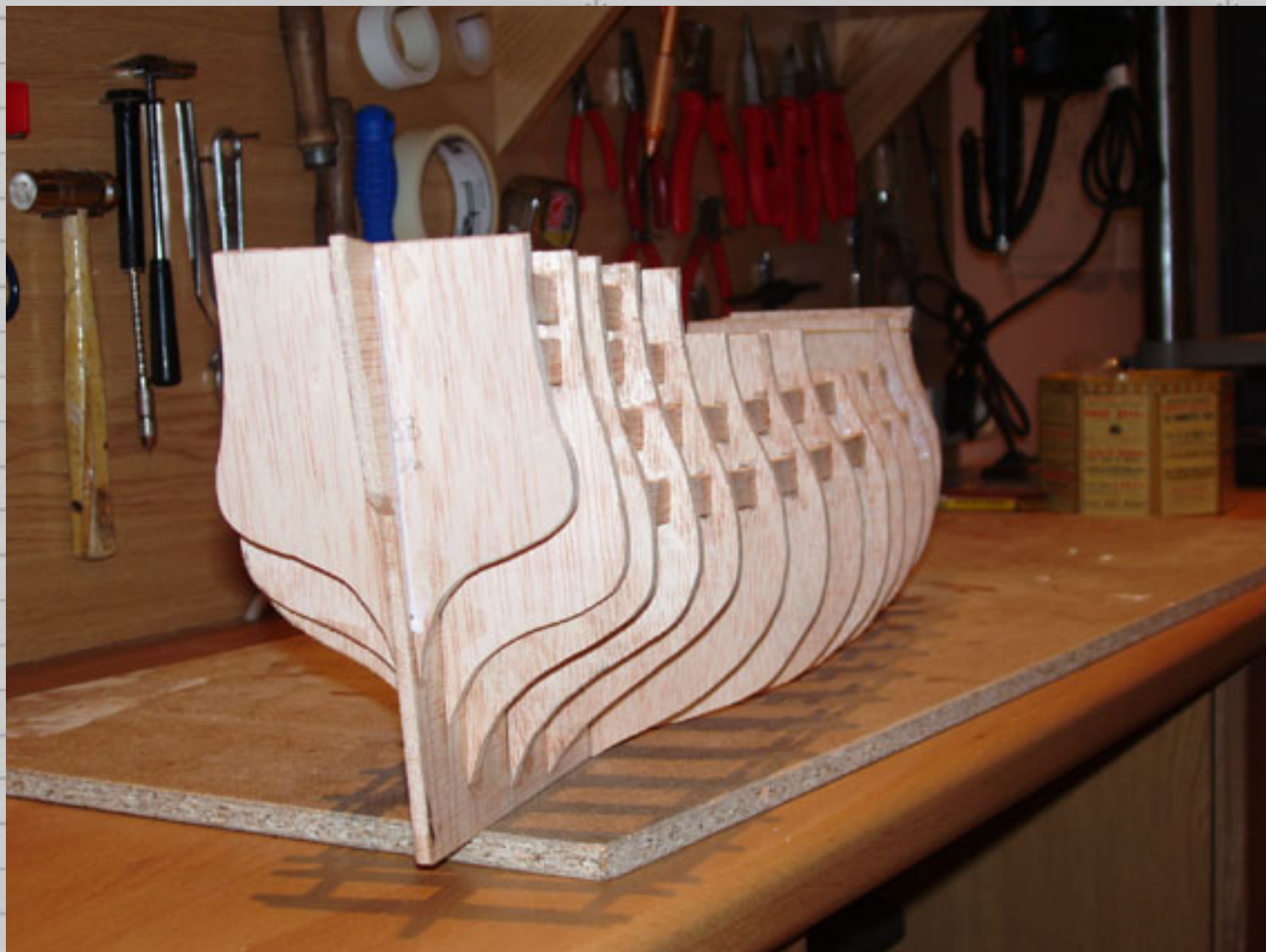


3.





4.



5.





Siguiente

## Navío Santísima Trinidad por: José Luis Beamonte

1 2 3

6.



*Abril 2004*  
*April 2004*

7.





8.



9.

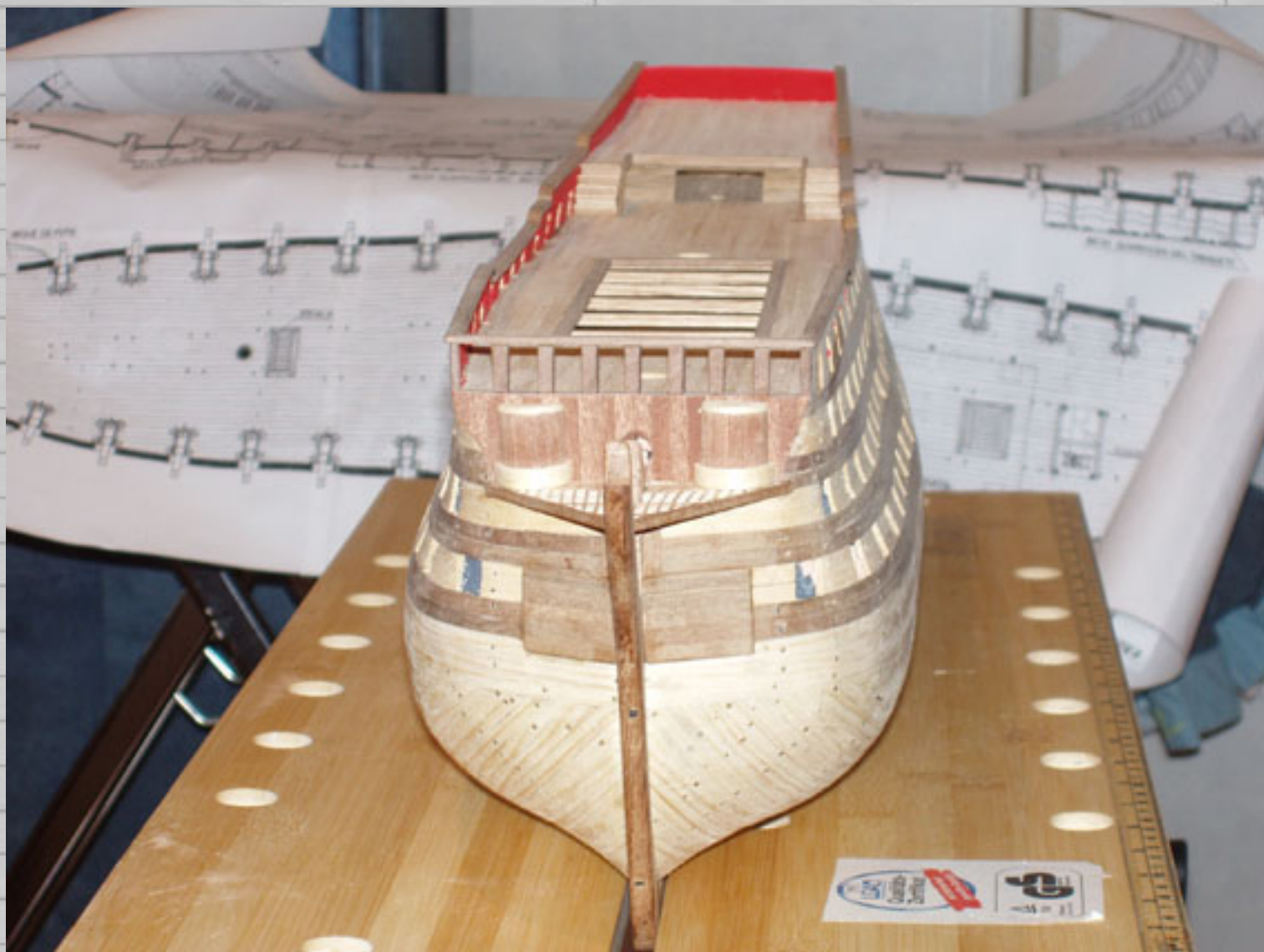




*Mayo 2004*

*May 2004*

10.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José Luis Beamonte

1 2 3

11.



12.



13.





14.



15.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Chirstian Rossi

**1** [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#)

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

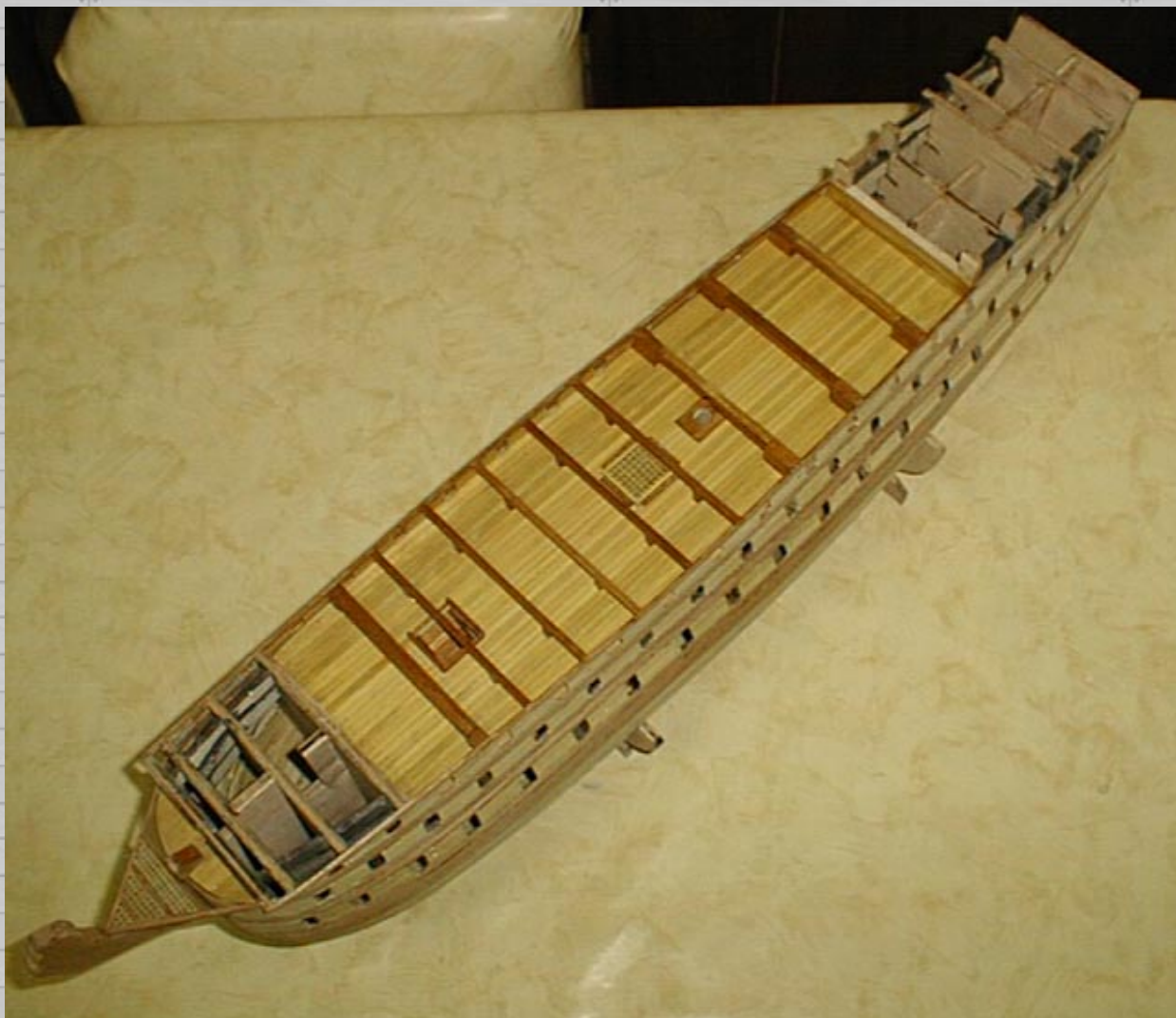
*Noviembre 2003*  
*November 2003*

1.



2.





3.

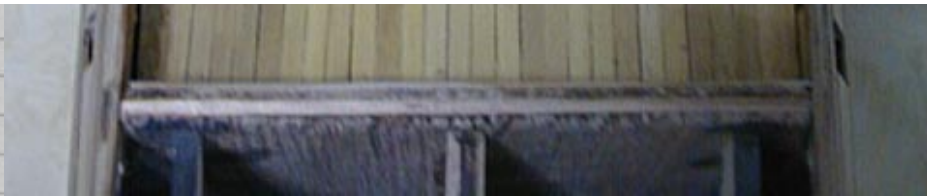




4.







5.



[Siguiete](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Chirstian Rossi

1 **2** 3 4 5 6

6.



7.





8.



9.





10.







[Anterior](#)

[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Chirstian Rossi

1 2 **3** 4 5 6

11.



12.





13.



14.





15.







[Anterior](#)

[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Chirstian Rossi

1 2 3 **4** 5 6

16.



17.





18.



19.



20.



[Anterior](#)

[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Chirstian Rossi

1 2 3 4 **5** 6

21.



*Octubre 2004*  
*October 2004*

22.



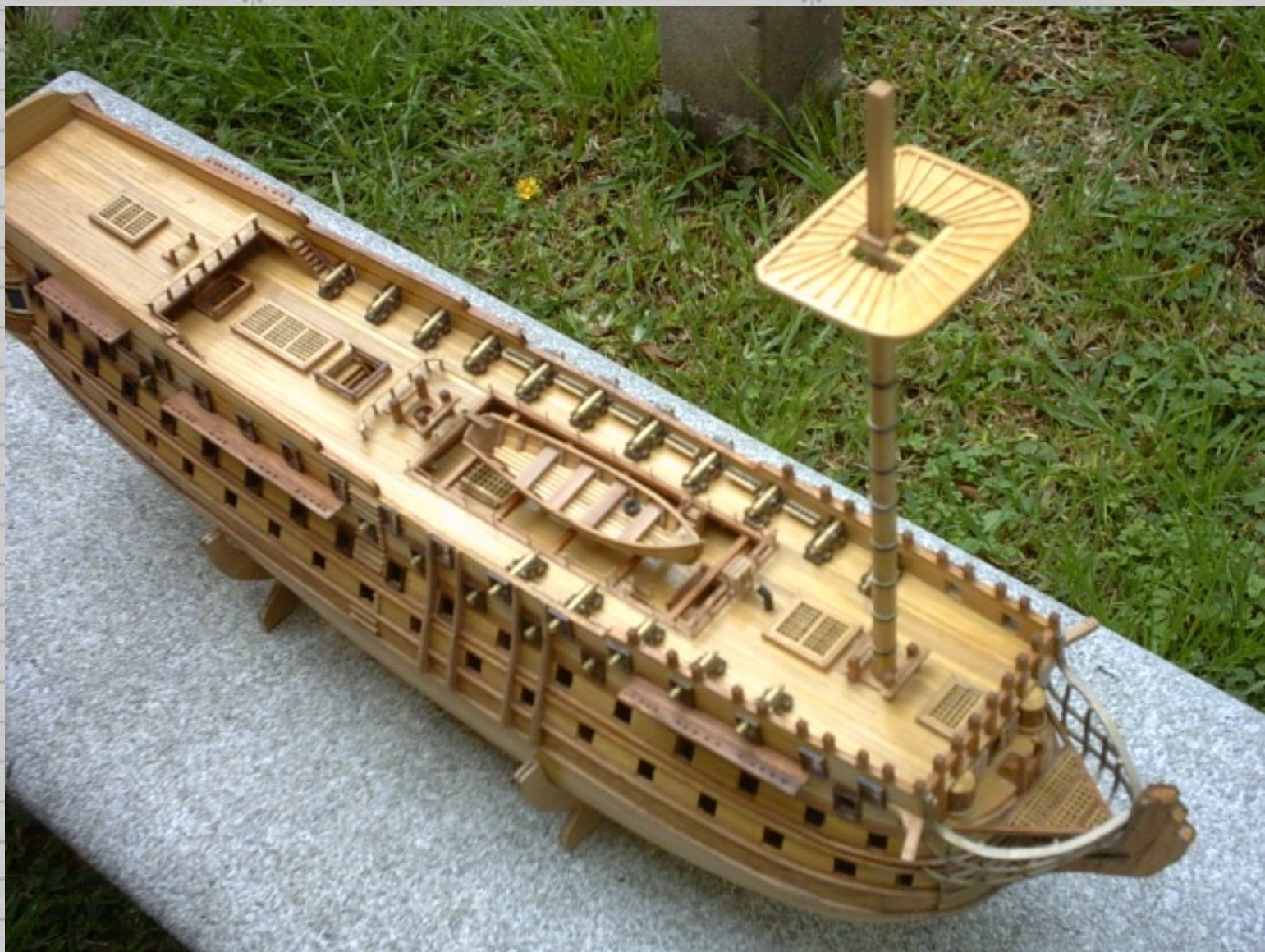
23.





24.





25.





[Anterior](#)



[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Chirstian Rossi

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) **6**

26.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José A. Baeza Díaz

1 [2](#)

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Noviembre 2002*

*November 2002*

Comencé mi modelo del Santísima Trinidad en Noviembre del 2002 a partir de los planos del Museo Naval de Madrid a escala 1 / 75. El objetivo es hacer un modelo navegable radio controlado en timón y orientación de las velas (cosa que todavía tengo que ingeniar). Al tener que alojar en su interior los servos y baterías como es obvio este debe ser hueco, así pues he utilizado el mismo sistema que para el fuselaje de los aeromodelos, cuadernas o costillas sobre las que va el forro, estas se montan sobre la quilla y la plancha que soporta la cubierta, luego solo hay que forrarlo con listones.

La cubierta se desmonta en parte, así como el alcázar de popa entero para permitir el acceso al interior.

La obra muerta va forrada en cobre, con laminas hechas a partir de un plancha fina de este material.

He realizado la prueba de flotación con lastre y tiene una capacidad de carga de 5 kg hasta la línea de flotación. Una vez colocados los mecanismos lo lastraré con plomo por el resto de peso.

El león rampante esta hecho con madera de pino, ahora estoy utilizando boj para otras piezas de decoración.

Una característica que he conseguido es que la línea de cañones siga la curva del barco, es decir no es una recta. Esto lo observe en un grabado de la época de un navío similar.

El interior lleva una capa de pintura epoxi y otra de antigoteras de alto gramaje (roja), en el exterior la obra muerta debajo del cobre solo lleva la roja.

El barco irá finalmente pintado con los colores reglamentarios de la época, amarillo, negro y rojo en los entrepuentes, los mástiles ya lo están, utilizo betún de judea con una pasada de muñequilla o hilo de algodón para envejecer la pintura.

José A. Baeza Díaz (Alicante - España)

1.





2.



3.





4.



5.



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: José A. Baeza Díaz

1 2

6.



7.



8.

9.

10.



[Anterior](#)

[Siguiente](#)



# Navío Santísima Trinidad por: Gürkan Büyükgüner

1

Web: [www.geocities.com/gurkanbguner](http://www.geocities.com/gurkanbguner)

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.

*Agosto 2004*  
*August 2004*

1.

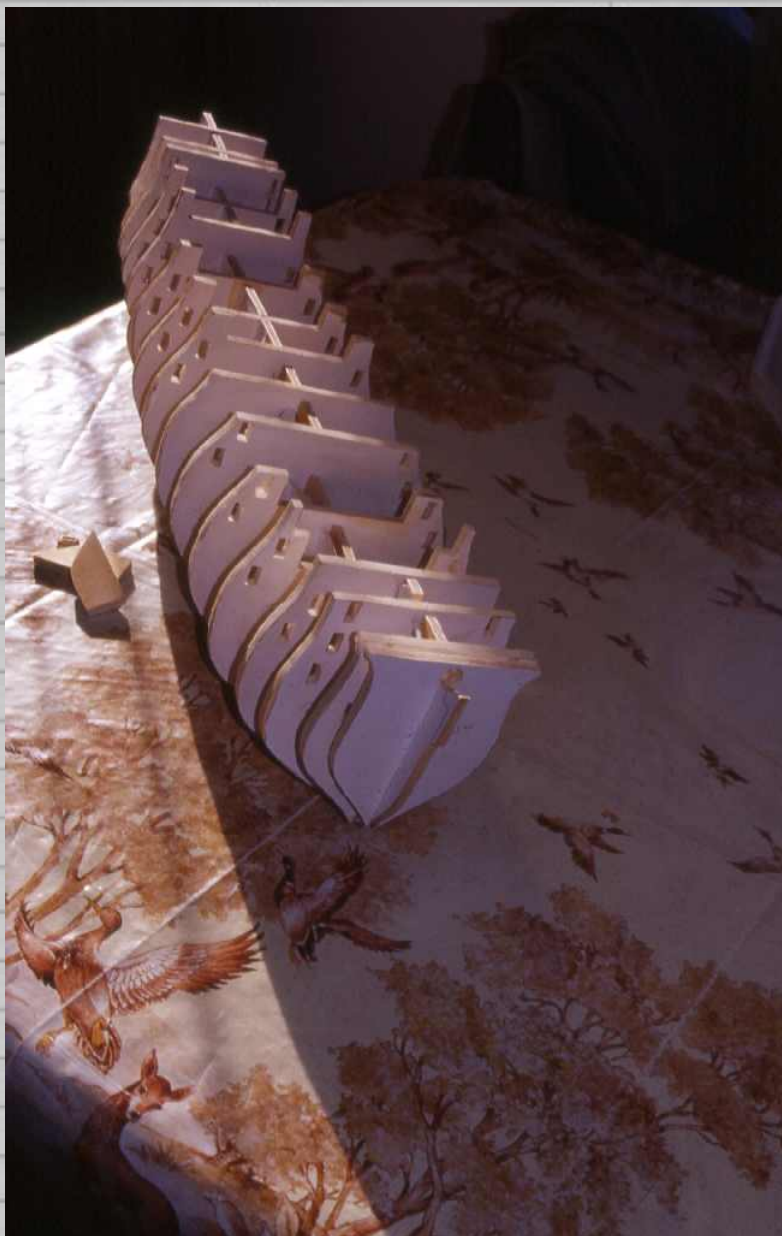


2.



3.





4.



5.



[Siguiete](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Giacomo Giuseppe

**1** [2](#) [3](#) [4](#)

**En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.**

*Agosto 2004*  
*August 2004*

**In questi giorni ho intagliato in legno di olivo la polena ( mascarón de proa) ed ho completato il riempimento della prua e della poppa con legno di balsa per favorire l'adesione dei listelli in queste zone. Per la poppa vorrei riprodurre la poppa intarsiata in noce o olivo del modello da 112 cannoni della Santissima Trinidad esposta al Museo di Madrid, ma sono indeciso , perché farei in questo modo un modello ibrido.**

**En estos días he entallado en madera de olivo el mascarón de proa, y he completado el llenado de la proa y la popa con madera de balsa para favorecer la adhesión de los listones en estas zonas. Querría reproducir la popa entallada en nogal u olivo del modelo de 112 cañones de la Santísima Trinidad expuesto al Museo de Madrid, pero soy indeciso, porque haría de este modo un modelo híbrido.**

**1.**



2.



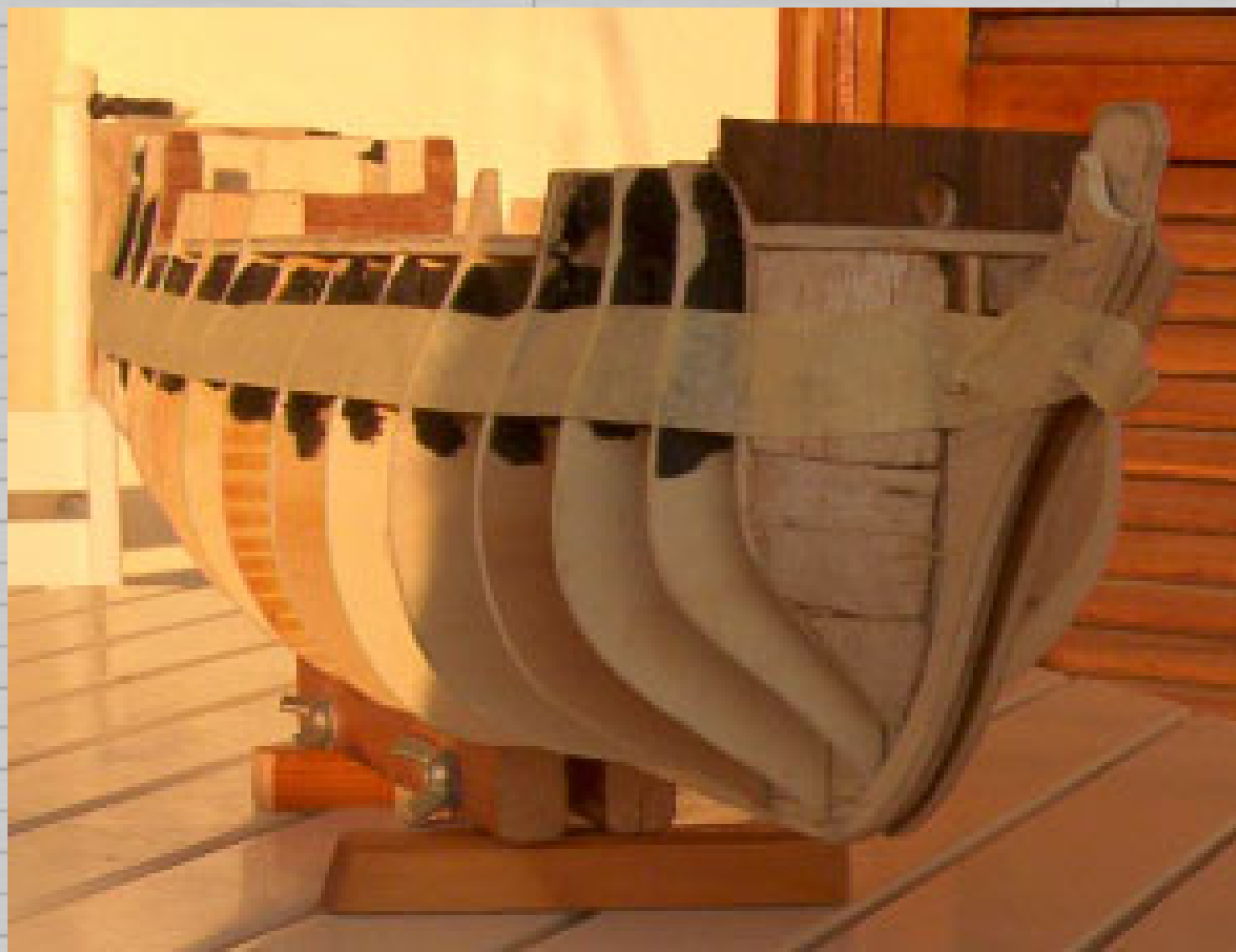


3.



4.





5.







Siguiente

## Navío Santísima Trinidad por: Giacomardo Giuseppe

1 2 3 4

6.



7.





*Octubre 2004*

*October 2004*

**Ho quasi terminato di rivestire lo scafo ed ho cominciato a montare le coperte inferiori.**

**Ho inserito il tagliamare, la chiglia ed il dritto di poppa in noce da mm 8 x 8 per riservarmi la possibilità, terminato lo scafo , di decidere se lasciare in vista i listelli di ramino e di rivestirli con piastre di rame.**

**Tengo casi acabado de revestir el casco y he empezado a montar las cubiertas inferiores.**

**He insertado el tajamar, la quilla y el codaste en nogal de mm 8x8 para reservarme la posibilidad, acabado el casco, de decidir si dejar en vista los listones de ramino o de revestirlos con placas de cobre.**

**8.**



**9.**



10.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Giacomardo Giuseppe

1 2 3 4

11.



12.



13.



14.



*Noviembre 2004*  
*November 2004*

**La costruzione dello scafo prosegue. Per lo specchio di poppa, sulla base delle considerazioni fatte nelle precedenti corrispondenze, ho optato per quello originario, ricco di statue ed**



**ornamenti che si vede nel modello esposto nel Museo, così come era nella prima versione a 112 cannoni, prima della battaglia di Capo San Vicente.**

**Nelle foto allegate il ponte superiore, il bompresso e il mascarón de proa sono solo posizionati, ma non incollati.**

**La construcción del casco continúa. Por el espejo de popa, sobre la base de las consideraciones hechas en las anteriores correspondencias, he optado por aquel originario, rico en estatuas y adornos que se ve en el modelo expuesto en el Museo, tal como estuvo en la primera versión a 112 cañones, antes de la batalla de Cabo San Vicente.**

**En las fotos alegadas la cubierta superior, el bauprés y el mascarón de proa están solos posicionados, pero no encolados.**

15.



[Anterior](#)

[Siguiente](#)

## Navío Santísima Trinidad por: Giacomardo Giuseppe

1 2 3 4

16.



17.





18.



19.



20.





[Anterior](#)

[Siguiete](#)

# Navío Santísima Trinidad por: Carlos González Pérez

## 1

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG.  
In each link you will found 5 pictures JPG.

*Octubre 2004*  
*October 2004*

1.

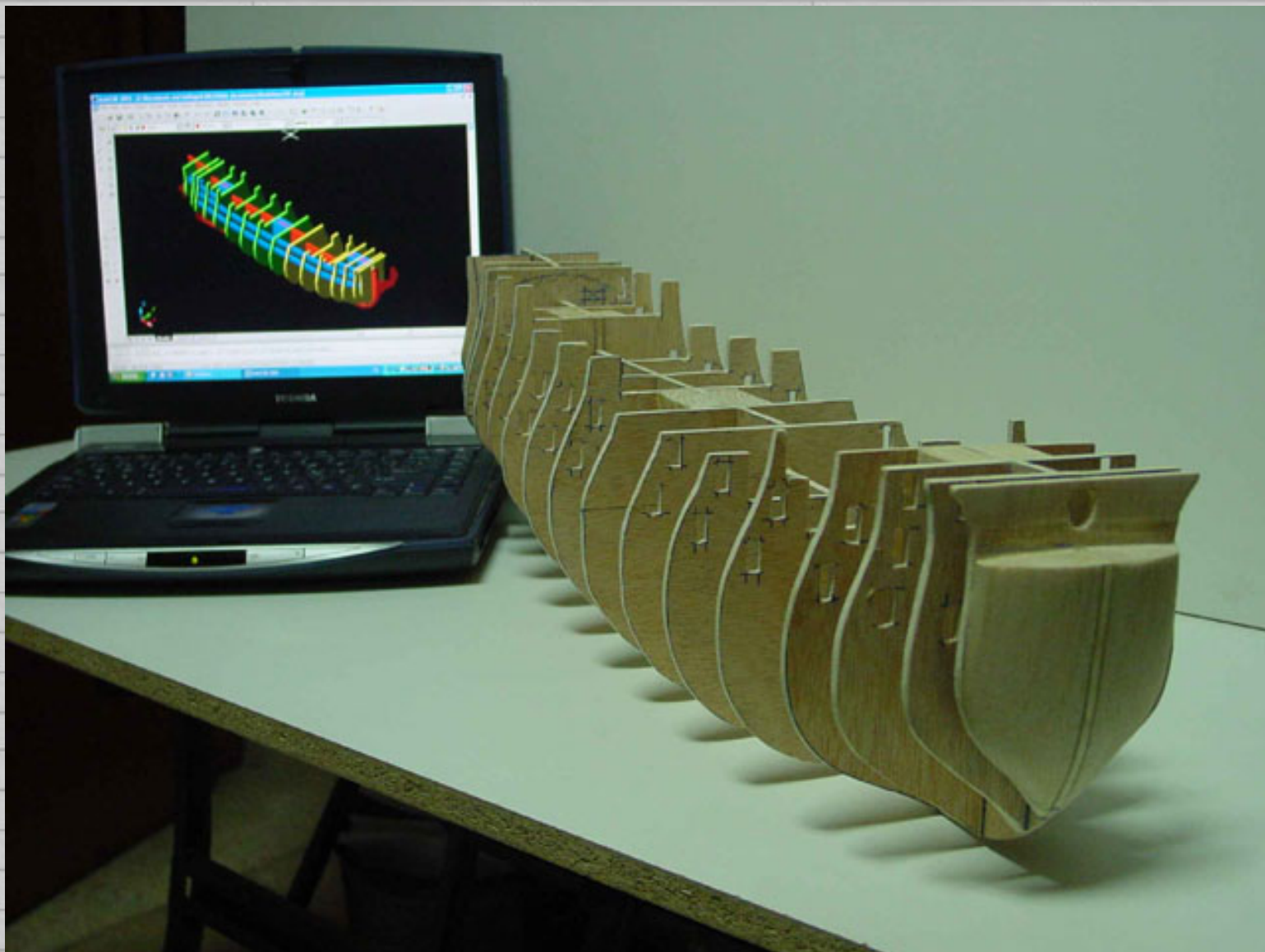


2.





3.



[Siguiete](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Pablo Lopetegui Acha











[Siguiete](#)



# Navío Santísima Trinidad

## por: José Luis Hernández Márquez

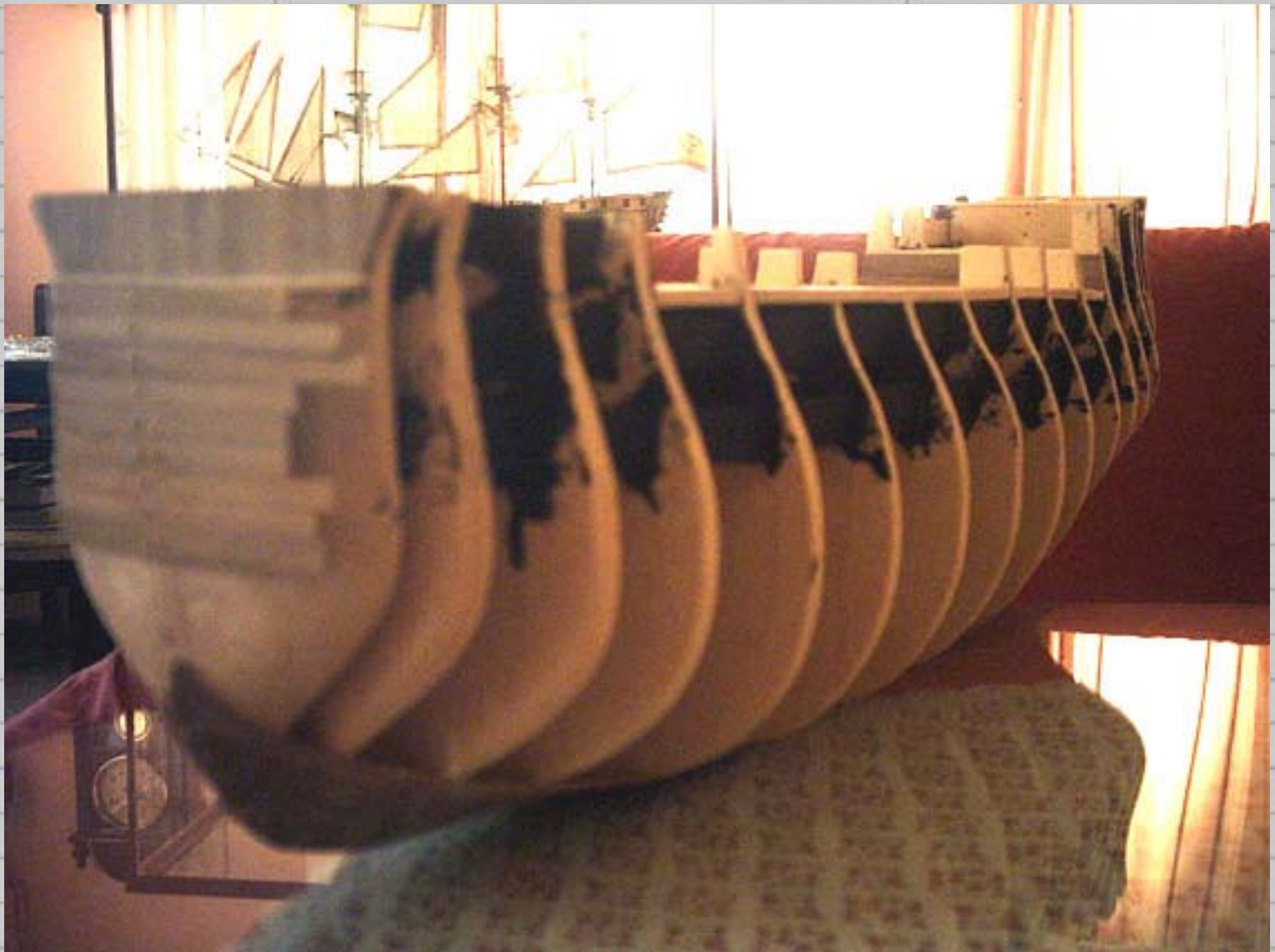
**1** [2](#) [3](#) [4](#) [5](#)

En cada Enlace encontraras 5 fotos JPG con comentarios.  
In each link you will found 5 pictures JPG with comments.

*Abril 2004*

*April 2004*

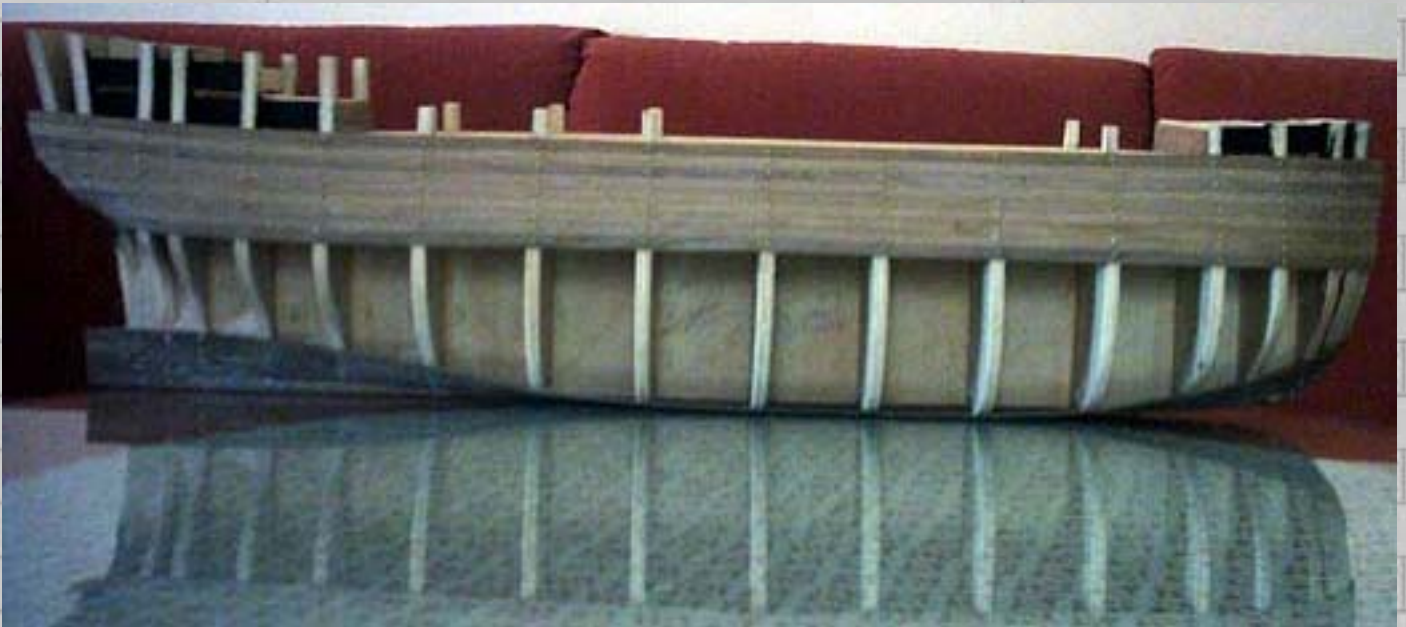
1.Falsa Quilla y cuadernas



## 2. Comienzo del forrado con nogal



## 3. Continuación del forrado



## 4. Vista trasera donde se puede observar el refuerzo de la cuaderna 13b y el forrado de la tercera batería con ramín de 5 mm





## 5. Terminación del forrado del casco y suelo de la tercera batería



[Siguiendo](#)

## Navío Santísima Trinidad por: José Luis Hernández Márquez

1 2 3 4 5

6.



7.



8. Inicio de la realización de las portas





## 9. Detalle del enjaretado y los baos de la tercera batería



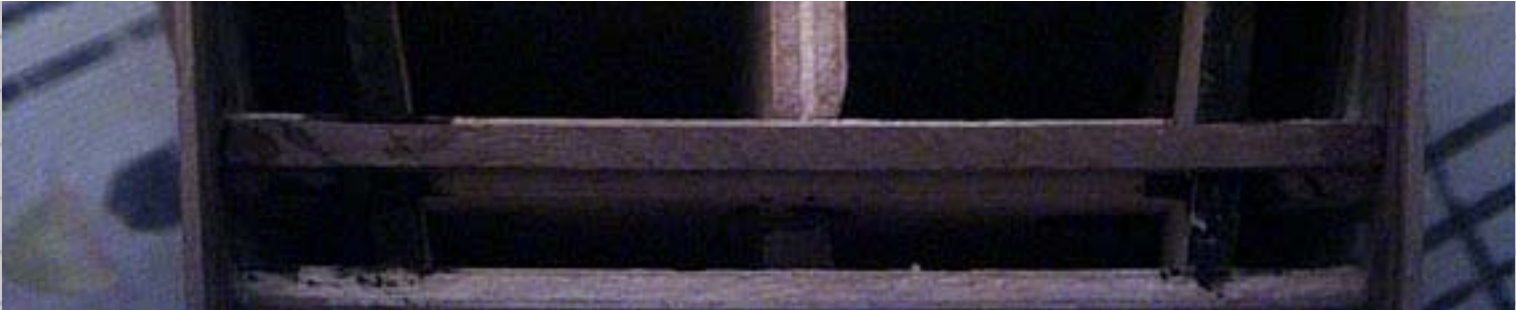




10. Detalle del hueco para bajar a la segunda batería y del fogón de la cocina







[Anterior](#)

[Siguiente](#)

# Navío Santísima Trinidad

## por: José Luis Hernández Márquez

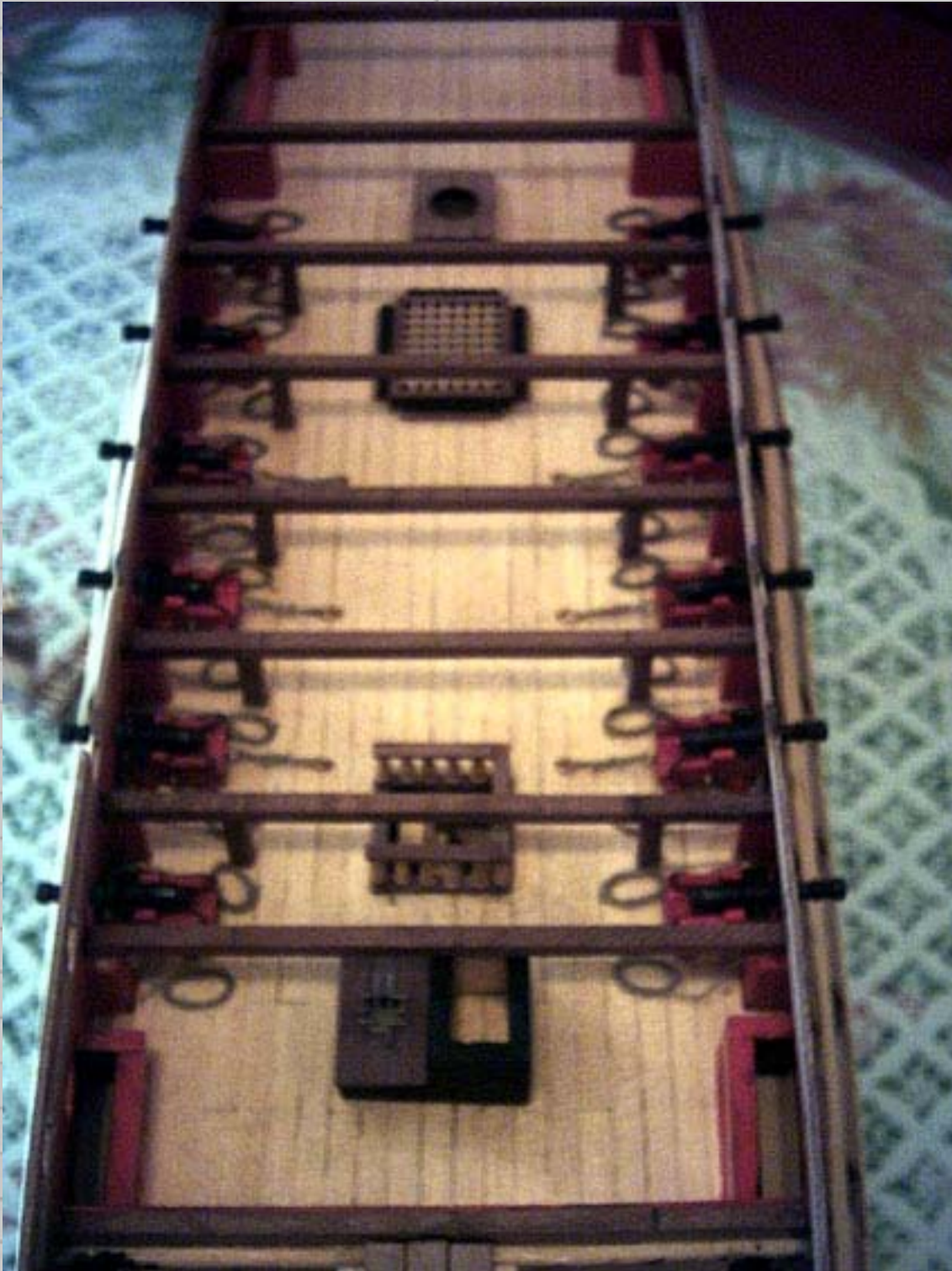
1 2 **3** 4 5

### 11. Vista superior

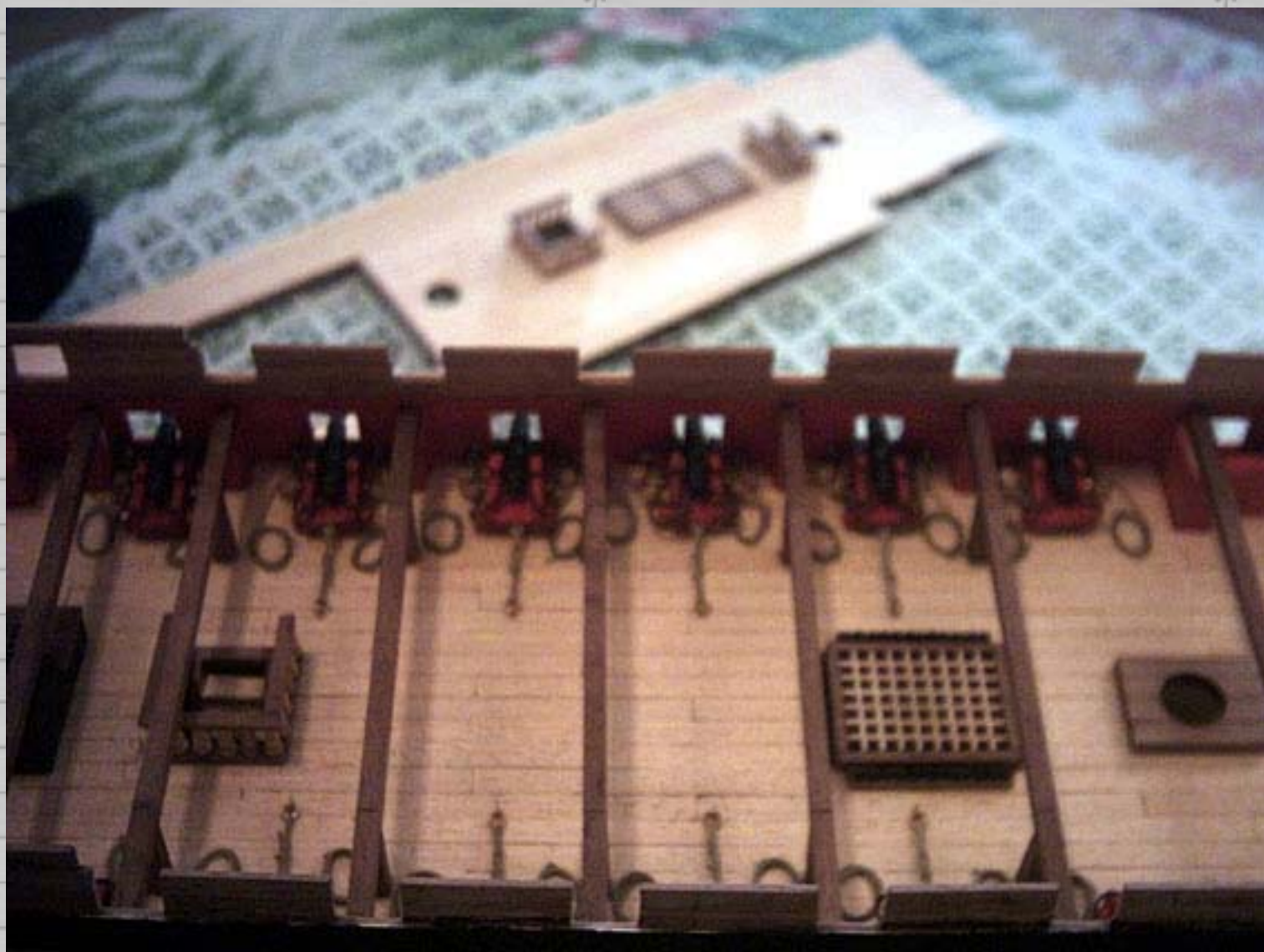




12. Vista de los cañones de la tercera batería totalmente aparejados, he tenido que colocar los cañones en este paso ya que después no se podrá acceder a ellos al quedar tapados por el suelo de la cuarta batería. los cañones utilizados son 80091 de Constructor que se adaptan mejor a la escala que los 80090.

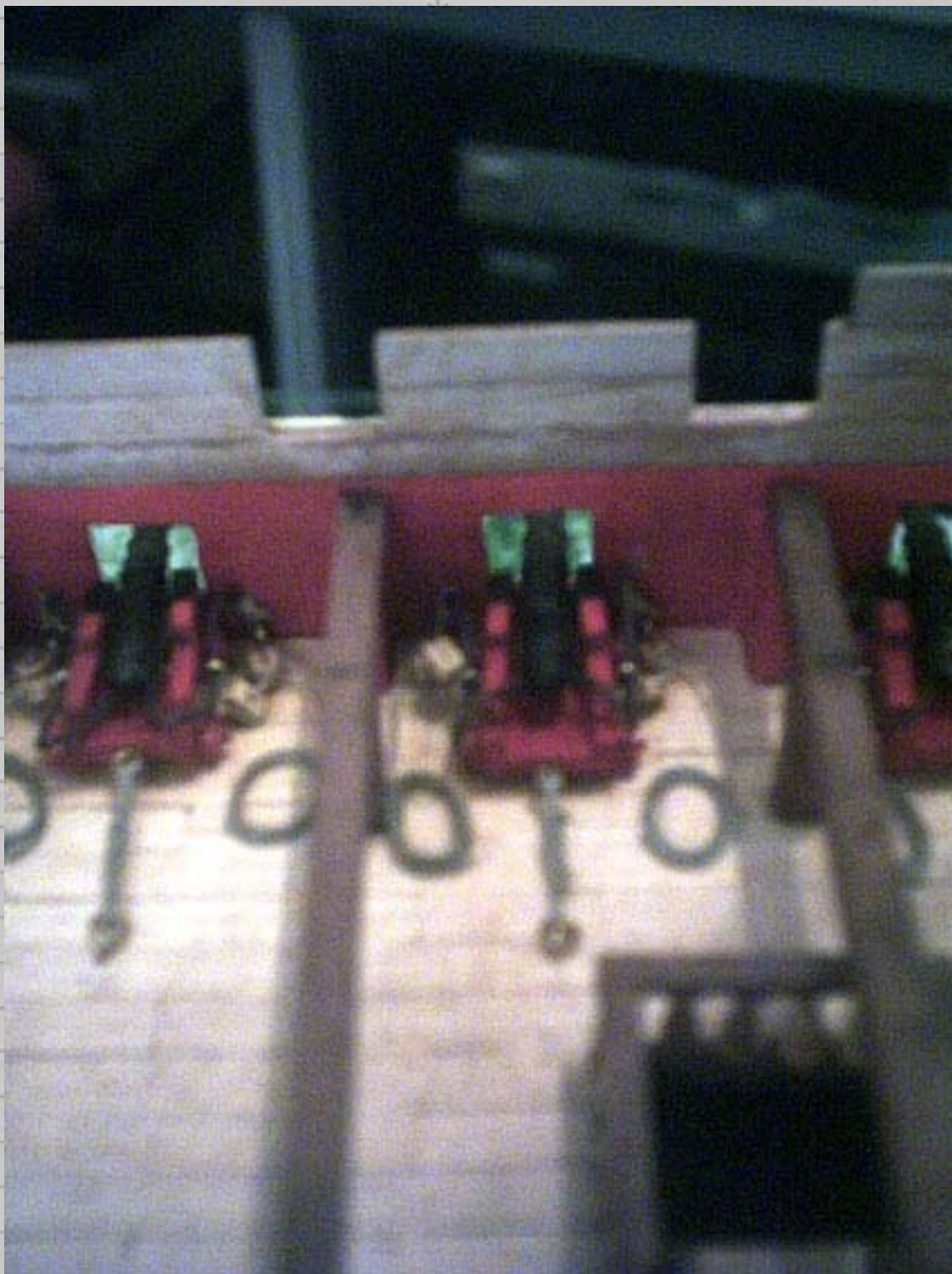


13. Dos vistas más de los cañones con su aparejado

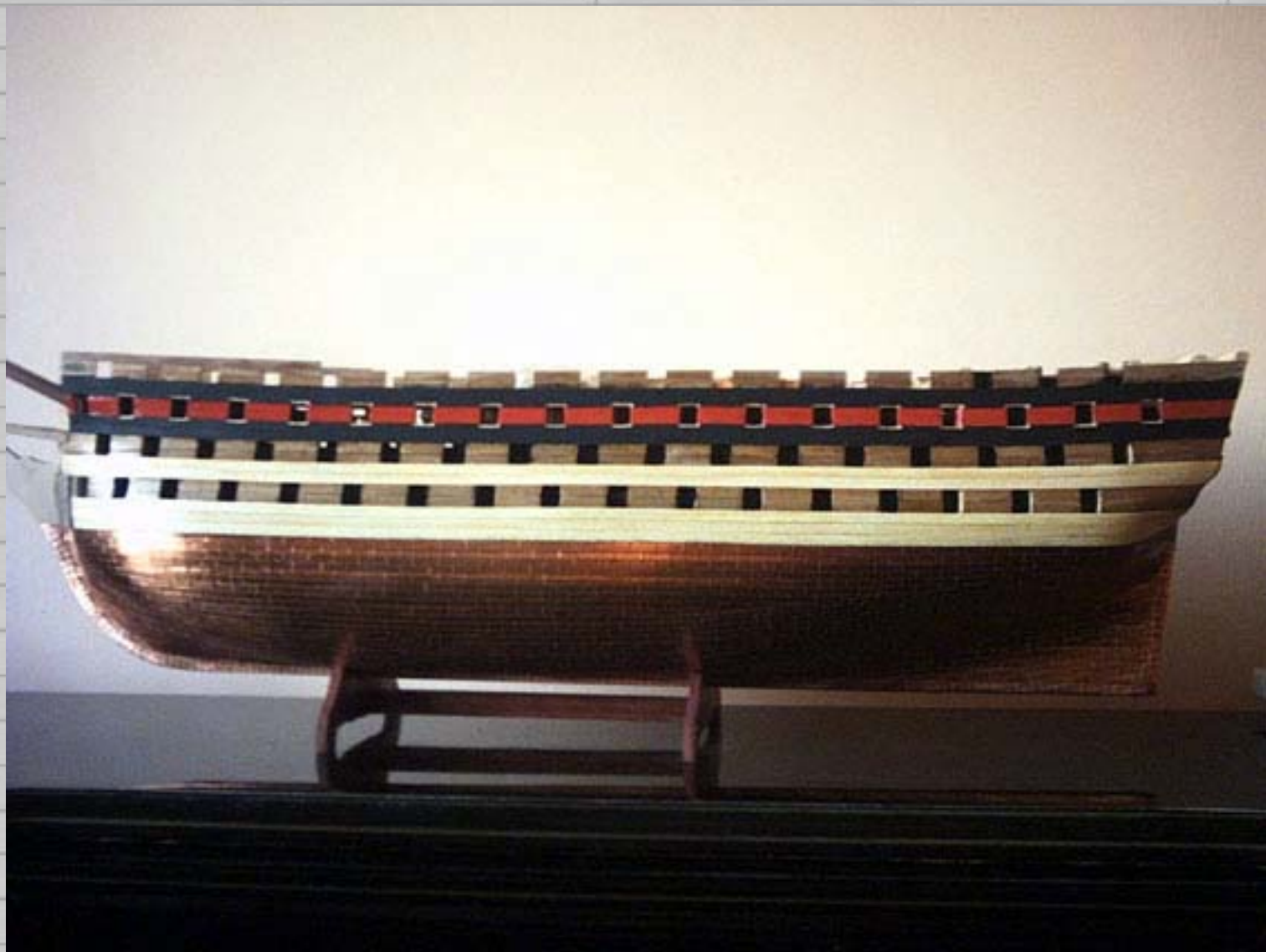


14.





15. Aquí se observa el aplacado completo del casco, realizado con cinta de cobre de 5mm de ancho cortada en trozos de 5x15mm.



[Anterior](#)



[Siguiente](#)



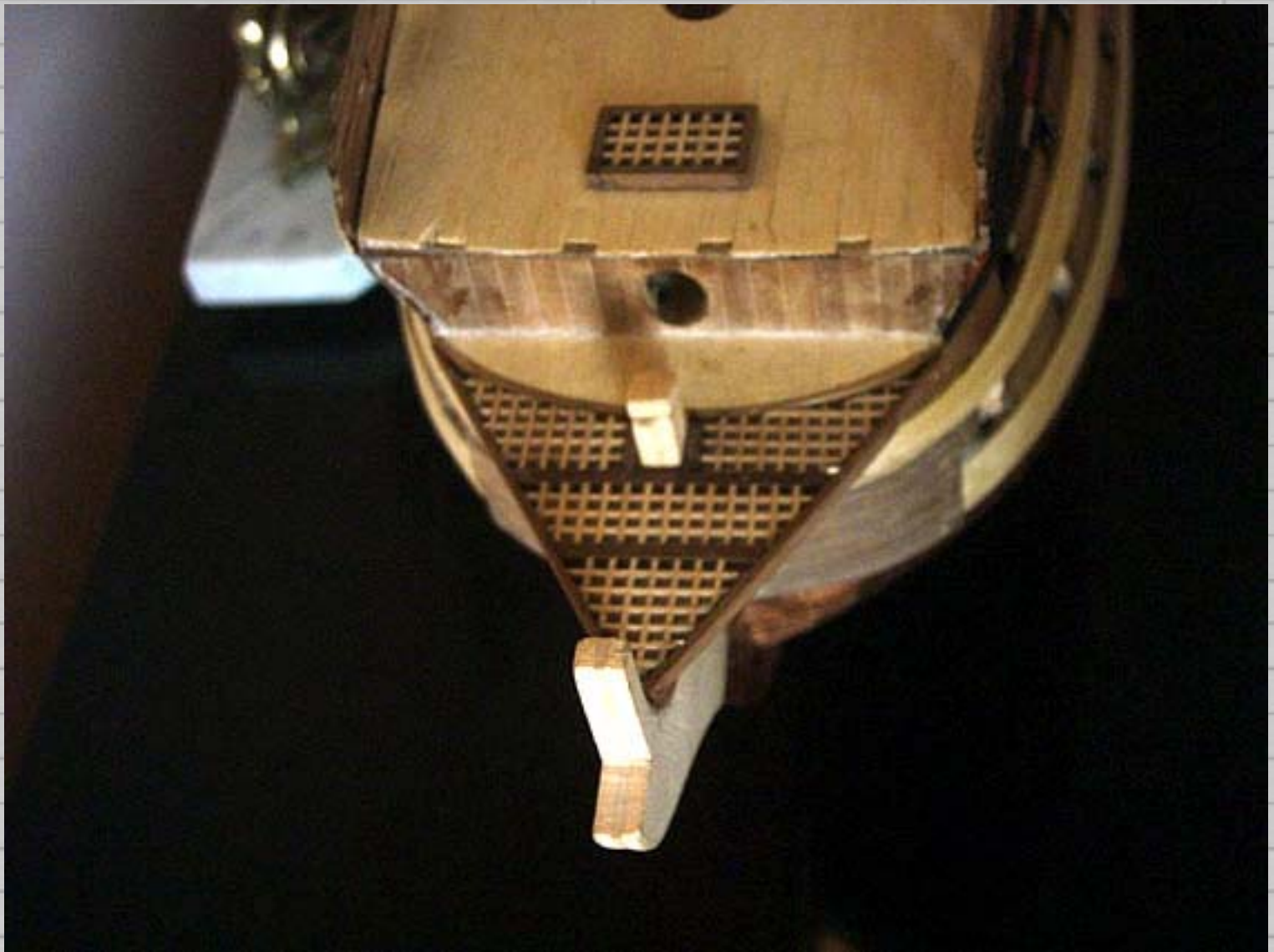
## Navío Santísima Trinidad por: José Luis Hernández Márquez

1 2 3 **4** 5

16. Dos vistas de la proa con el enjaretado.



17.

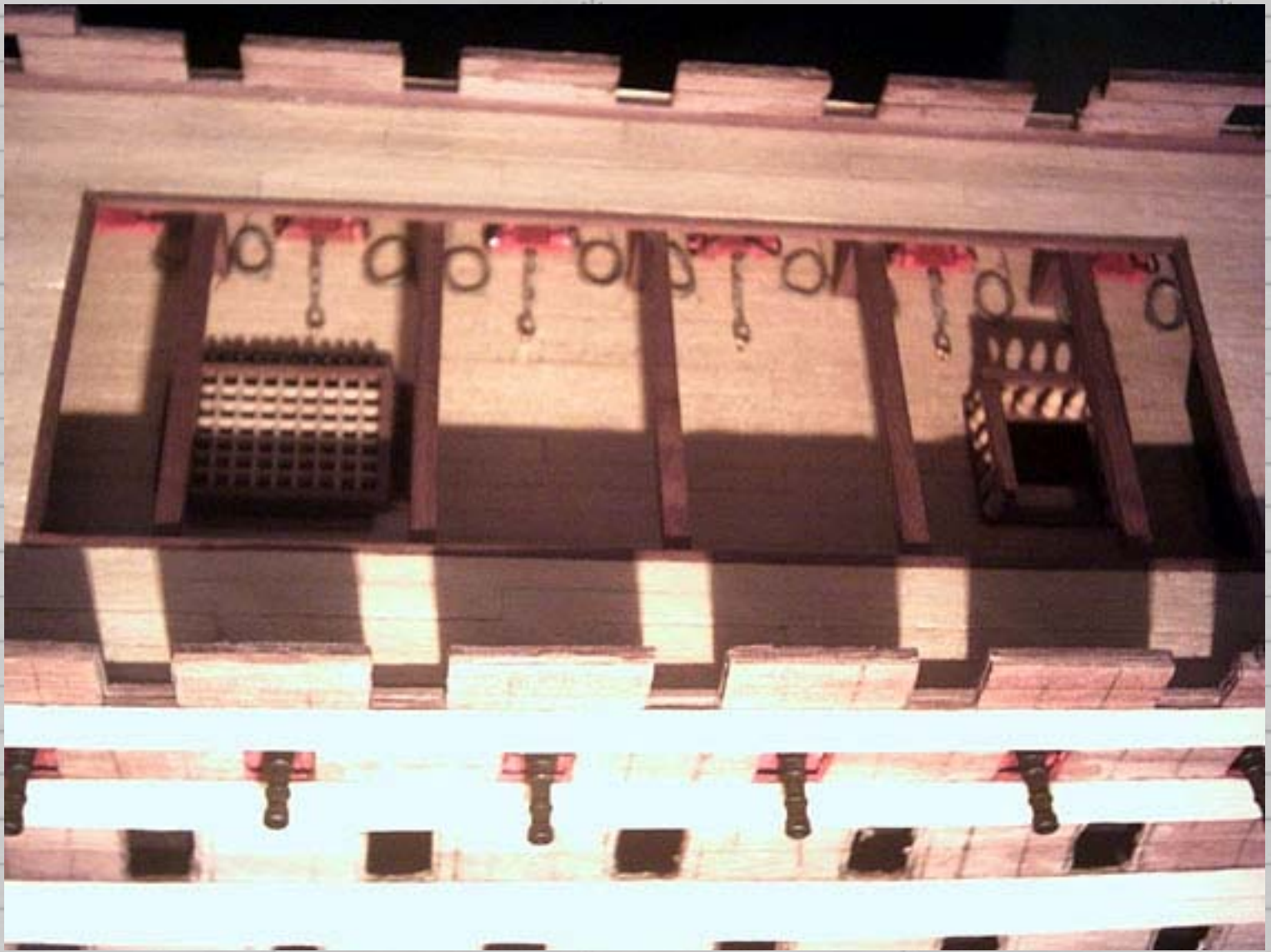


18. Dos vistas de la tercera y cuarta batería





19.



20. Detalle de la Toldilla y los Cañones de la cuarta batería aparejados. En el caso de los cañones de la cuarta batería he utilizado los tubos de cañón de Constructo 80076, los cuales he tenido que cortarlos un poco para adaptarse a la escala, al igual que las cureñas que son de fabricación propia.





[Anterior](#)

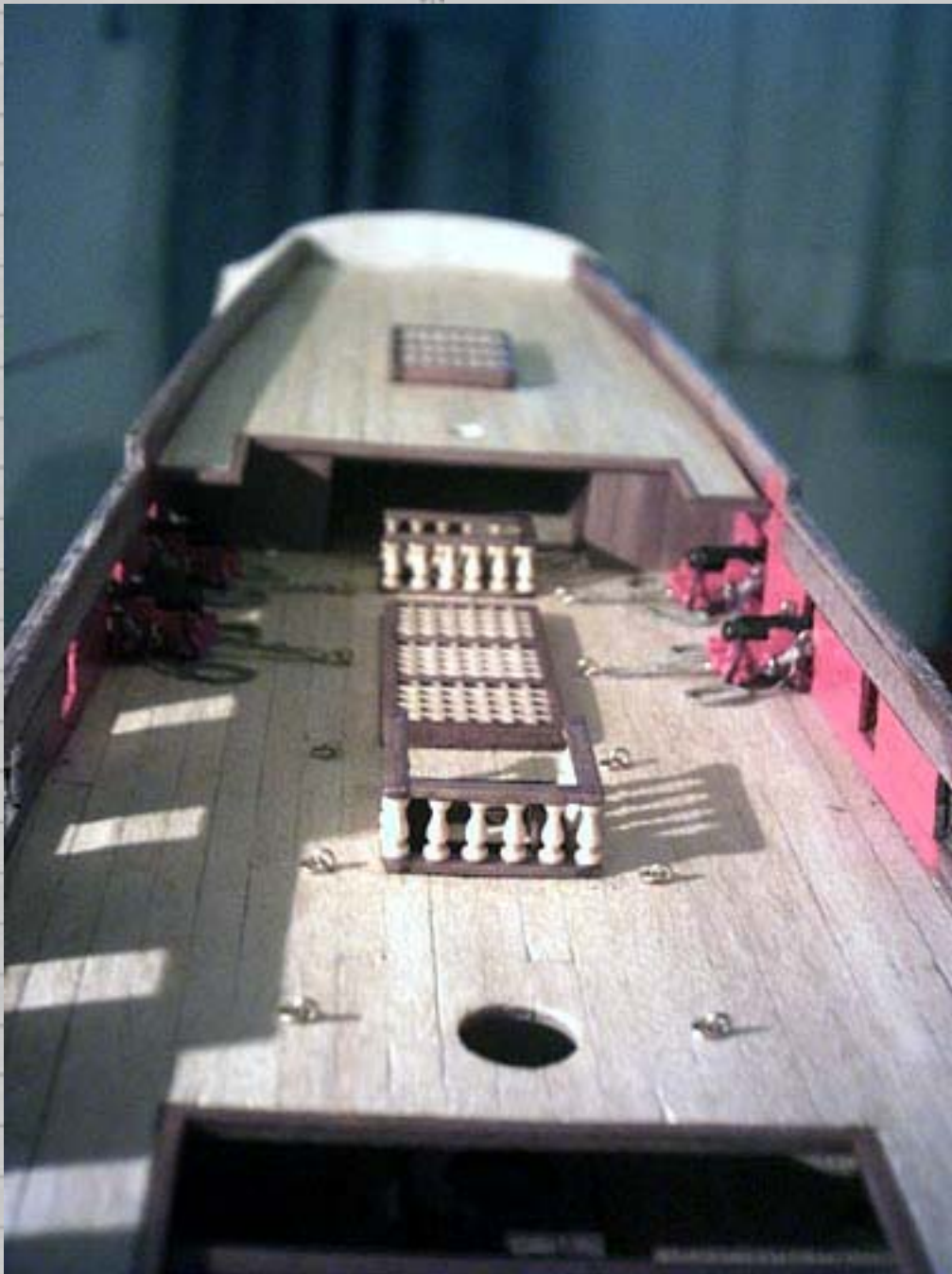


[Siguiete](#)

# Navío Santísima Trinidad por: José Luis Hernández Márquez

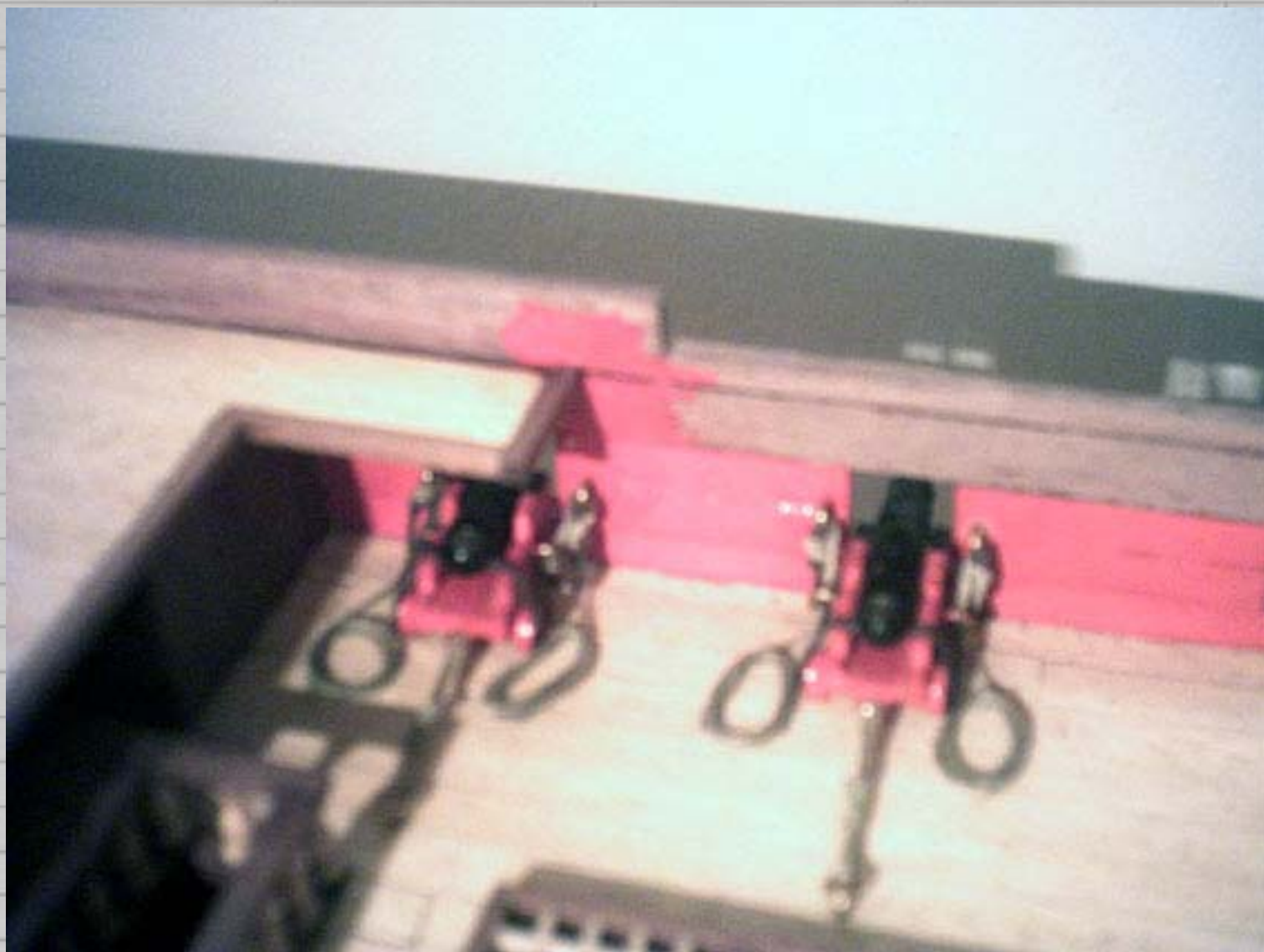
1 2 3 4 **5**

21.

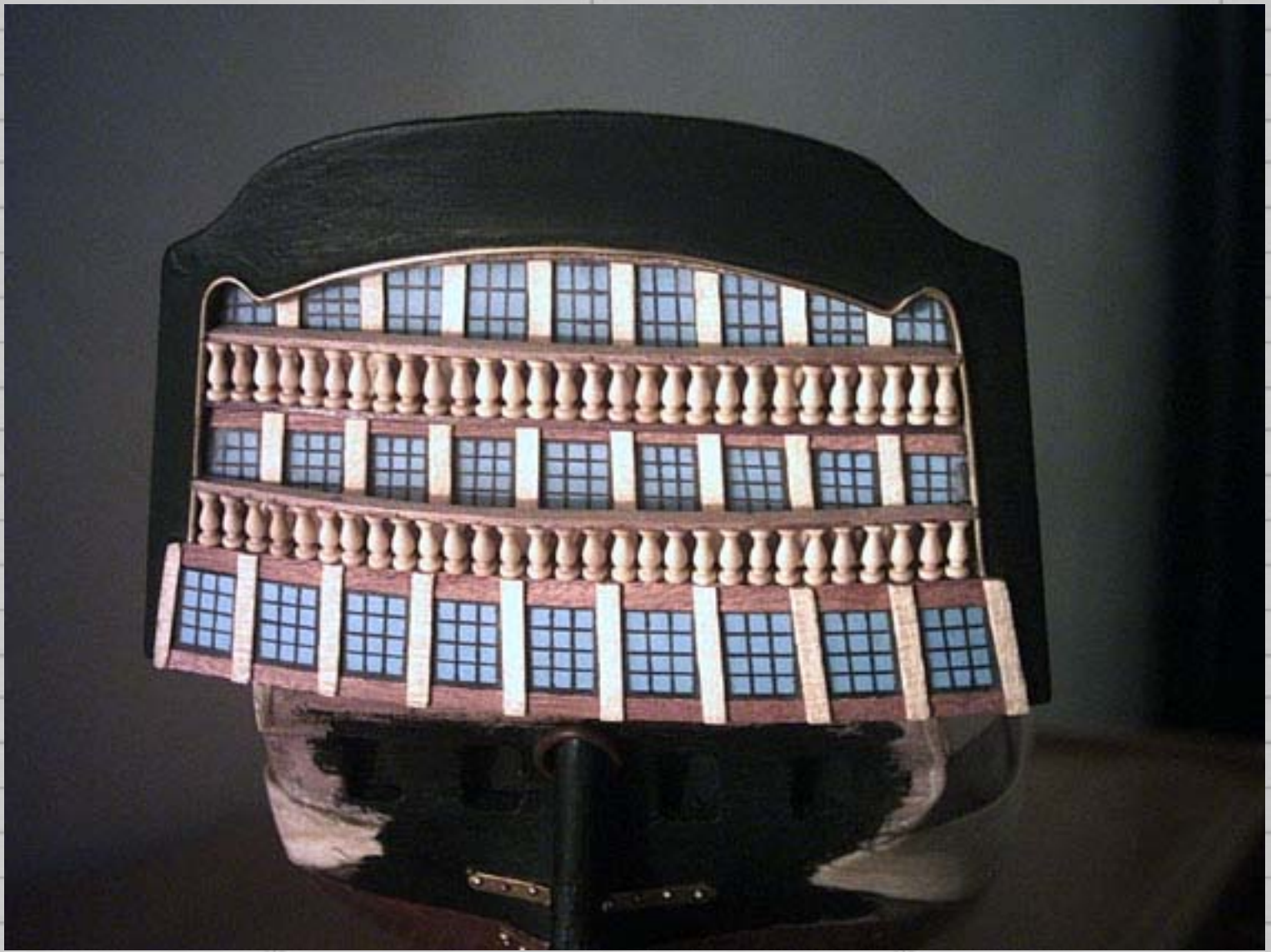


22.





23. Vista del espejo de popa



24.

25.

[Anterior](#)



[Siguiete](#)



## Modelos realizados del Navío Santísima Trinidad

Esta página contiene enlaces a otras páginas o fotos de otros autores de modelos del navío de línea del siglo XVIII Santísima Trinidad.

1. [Modelo terminado por: Ángel Meilán Pérez.](#)
2. [Modelo terminado del navío Santísima Trinidad.](#)
3. [Modelo terminado 1/100 por Ismael Sánchez Moreno.](#)
4. [Modelo terminado por: Francesc Duart. Sant Boi de Llobregat \(BARCELONA\)](#)

Por favor si conocéis alguna página que pueda ser incluida pincha en el sello y envíamela.



## Navío Santísima Trinidad por: Angel Meilán Pérez

1 2 3

Modelo y fotografías realizadas por Angel Meilán Pérez (previos al diseño de esta web)















Siguiente

## Navío Santísima Trinidad por: Angel Meilán Pérez

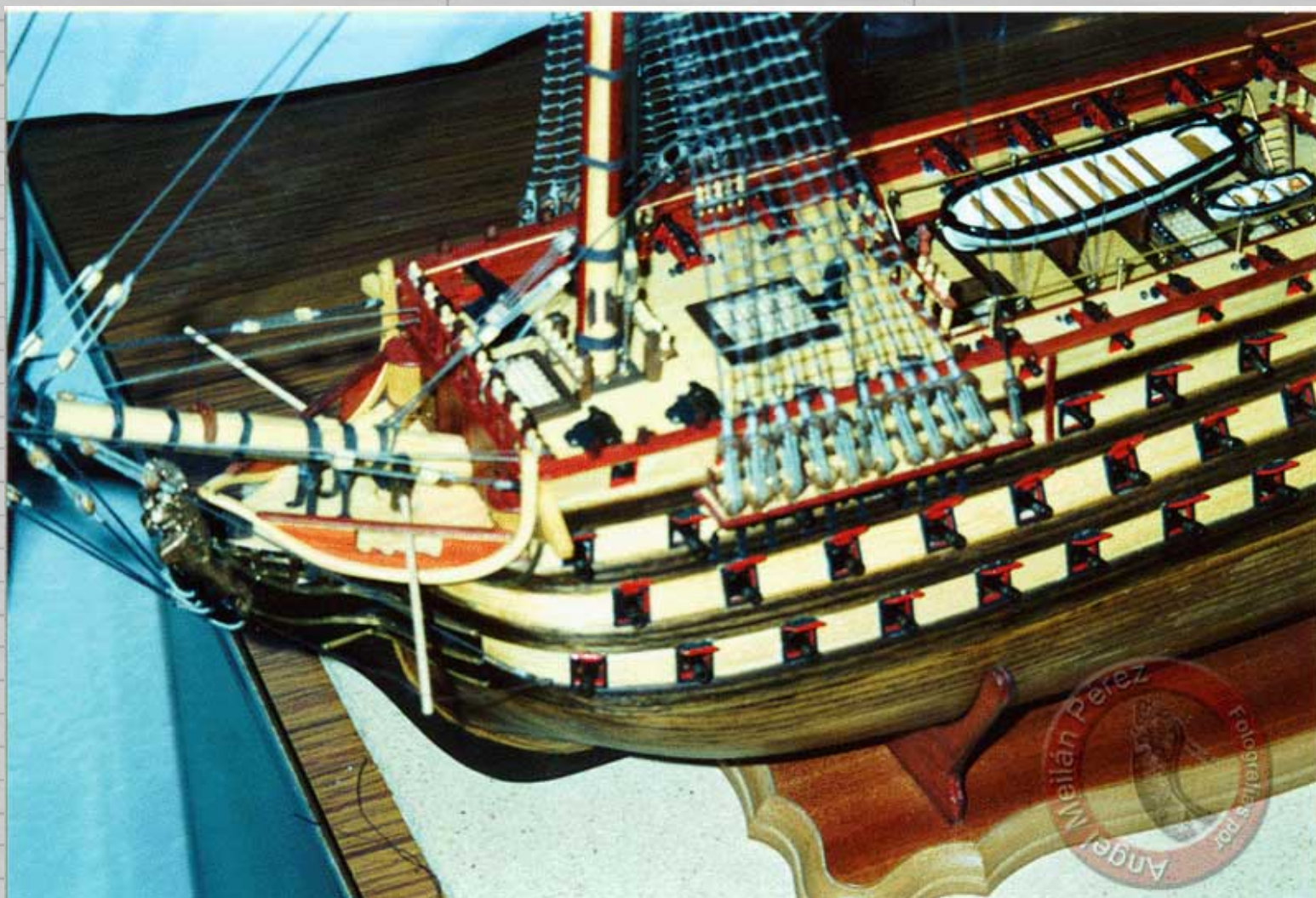
1 2 3















[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Navío Santísima Trinidad por: Angel Meilán Pérez

1 2 **3**







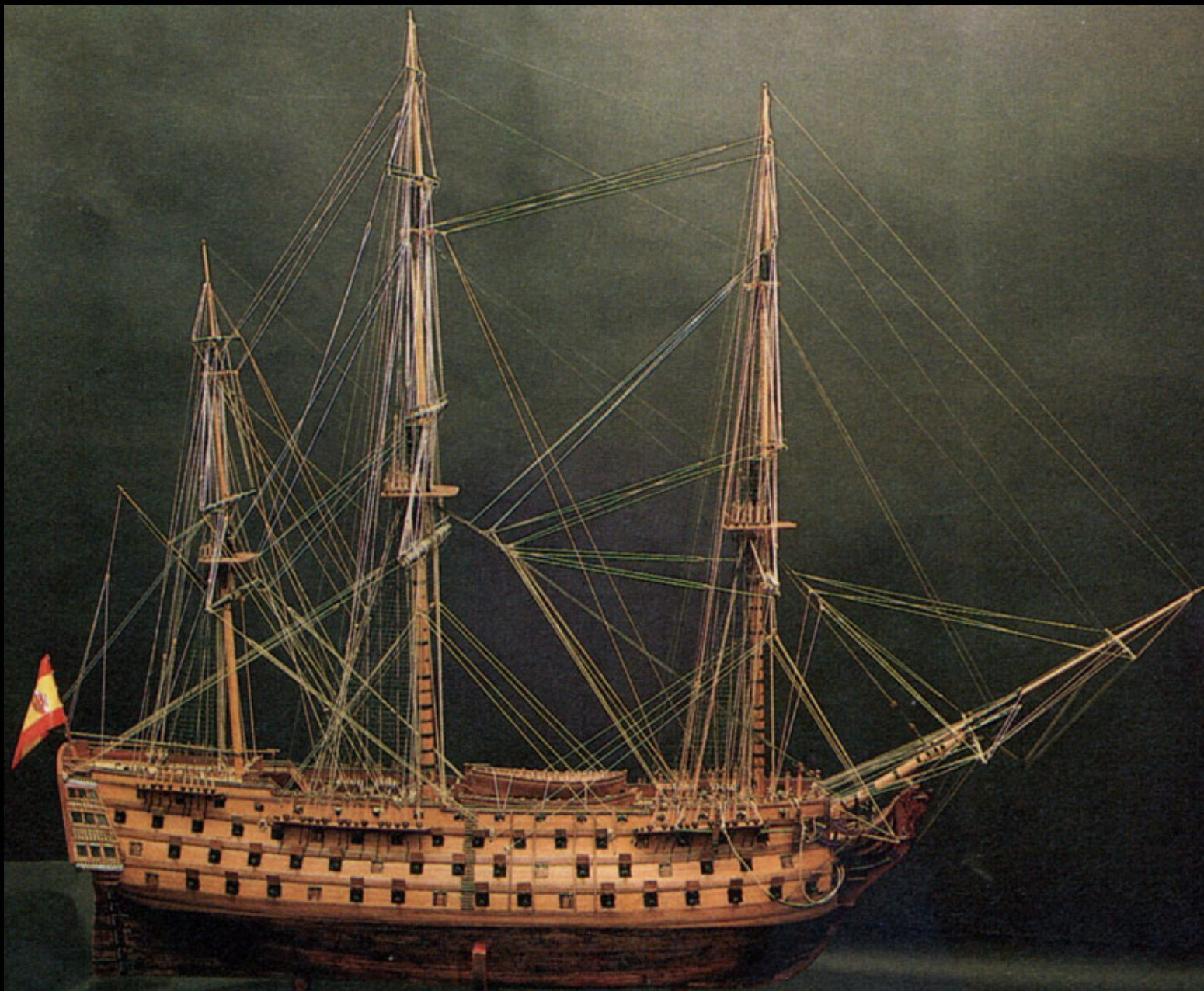




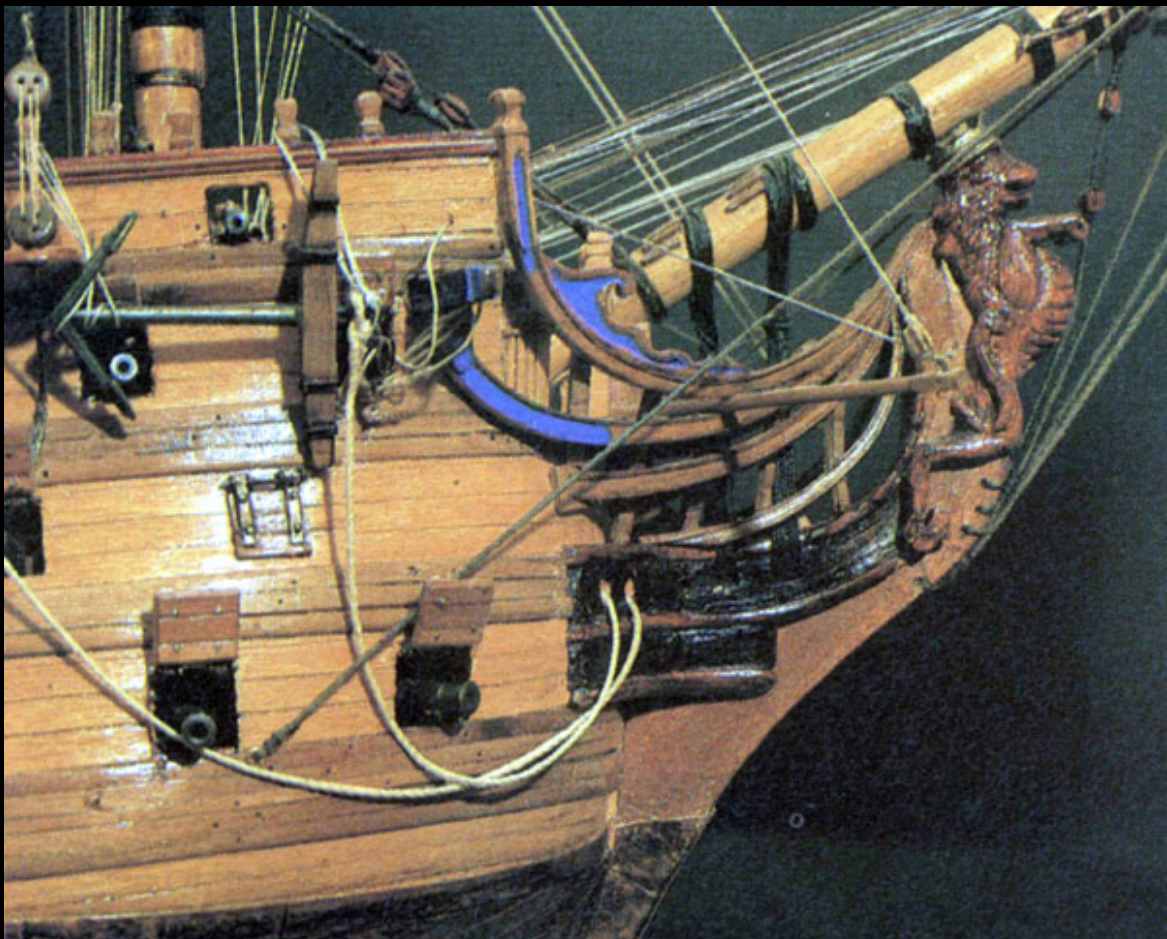
Anterior



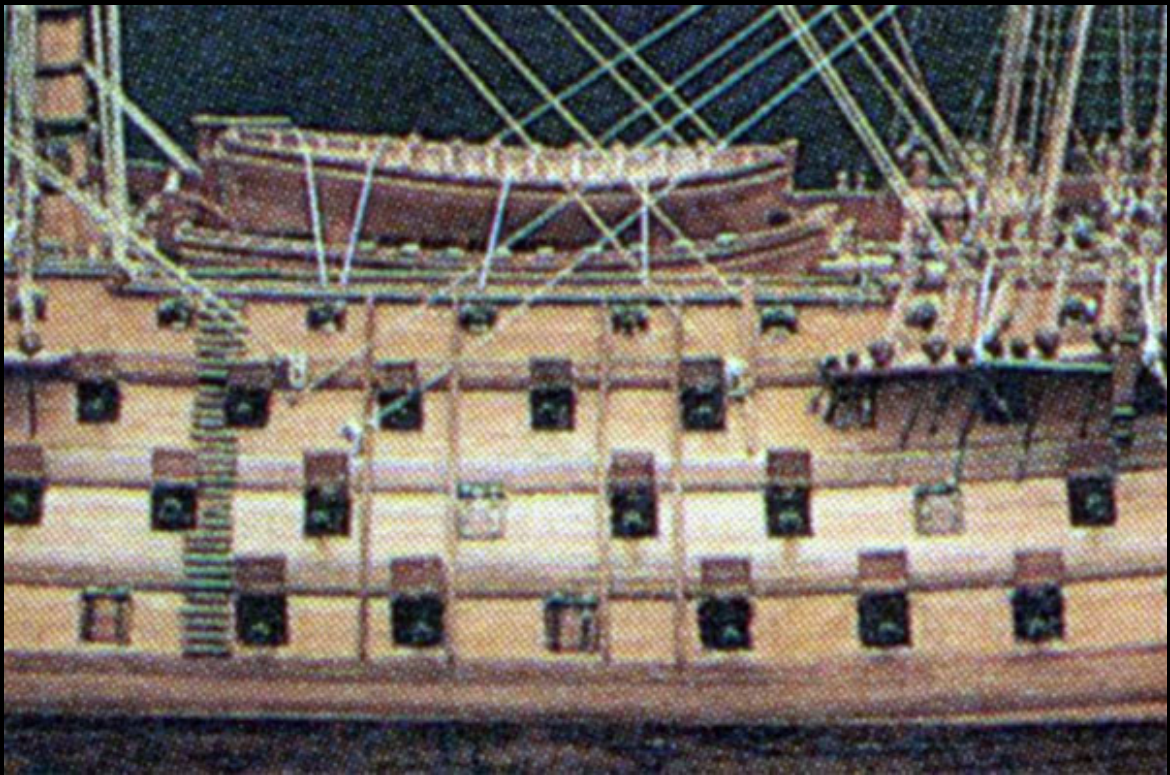








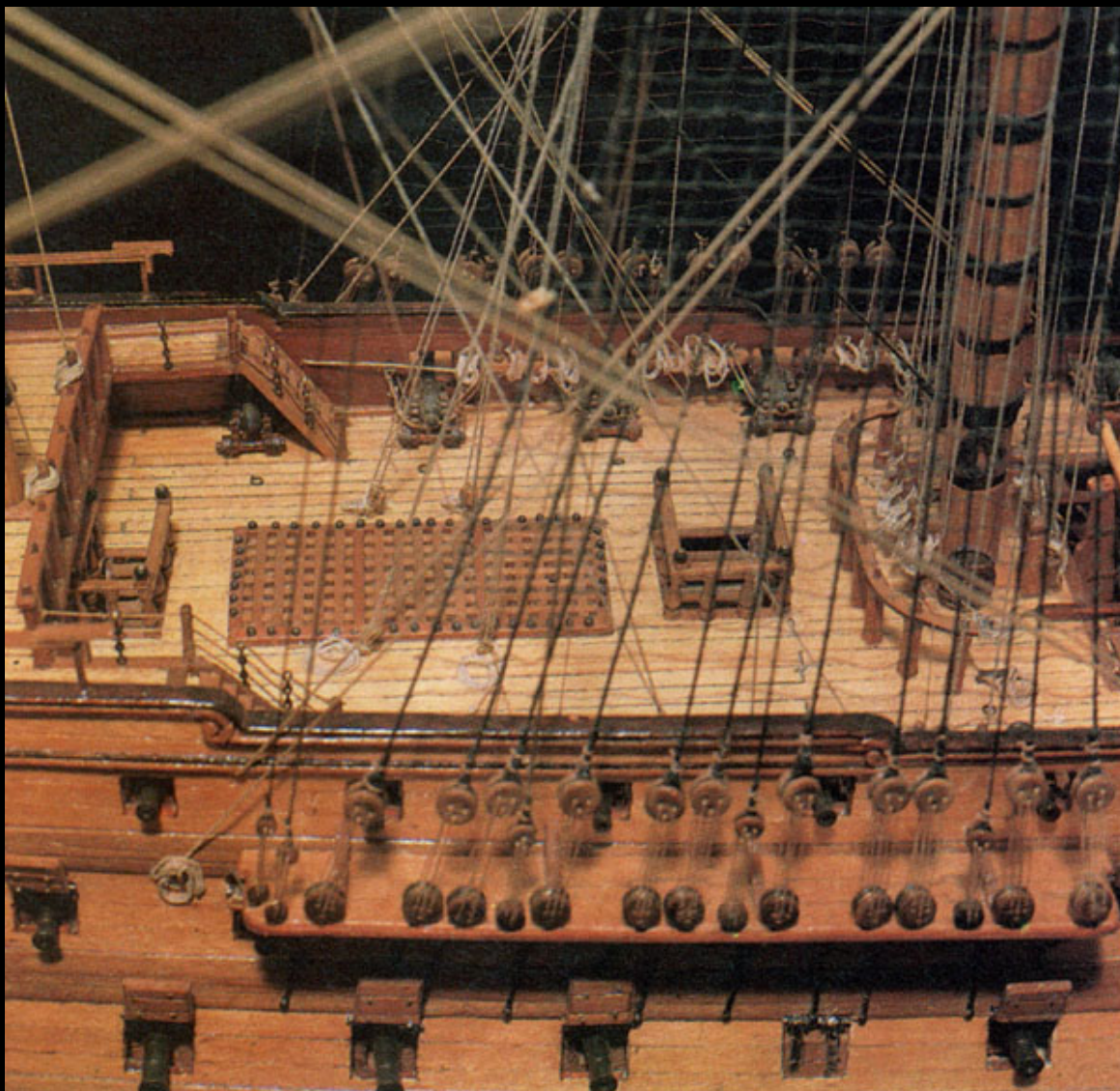
















## Navío Santísima Trinidad por: Ismael Sánchez Moreno

### Modelo a escala 1/100

Descripción del autor:

**El modelo trata de aproximarse al máximo al diseño que presentaba en Trafalgar.**

**Respecto al mascarón he puesto también un león rampante aunque algunos colegas ingleses ya me advirtieron que durante dicha batalla llevaba algo parecido a una alegoría de la Santísima Trinidad. A través de las portas se ve que están trabajadas todas las cubiertas de batería pero evidentemente es inapreciable.**

**Los enjaretados se levantan y se puede ver la disposición de los distintos puentes.**





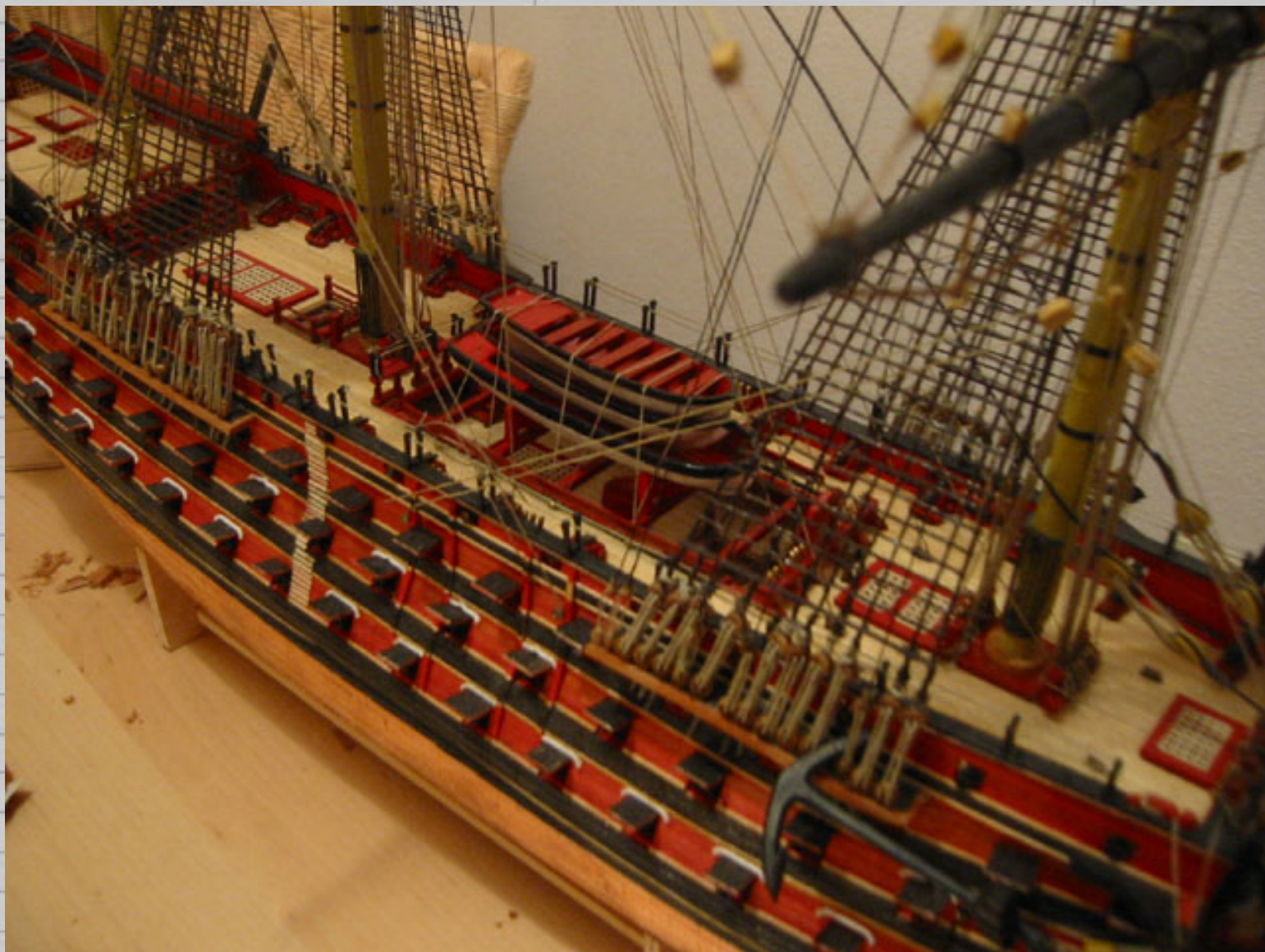














## **Navío Santísima Trinidad por: Francesc Duart**

Descripción del autor:

**He construido mi maqueta con los planos del museo naval de MADRID.**

**La popa, espejo y coronamiento, me la imagino sobria como la del navío Santa Ana, Rayo, San José, así como otras maquetas de la época que he podido observar. Navíos funcionales y diseñados para la batalla en el mar. (aunque el Santísima Trinidad carecía de dicha funcionalidad marinera como todos sabemos). En la proa he situado el león rampante, aunque es muy posible que en trafalgar, llevara algún tipo de mascarón alegórico a su nombre.**

**La obra viva la he forrado con fibra de vidrio y esta lastrado para hacerlo navegable.**

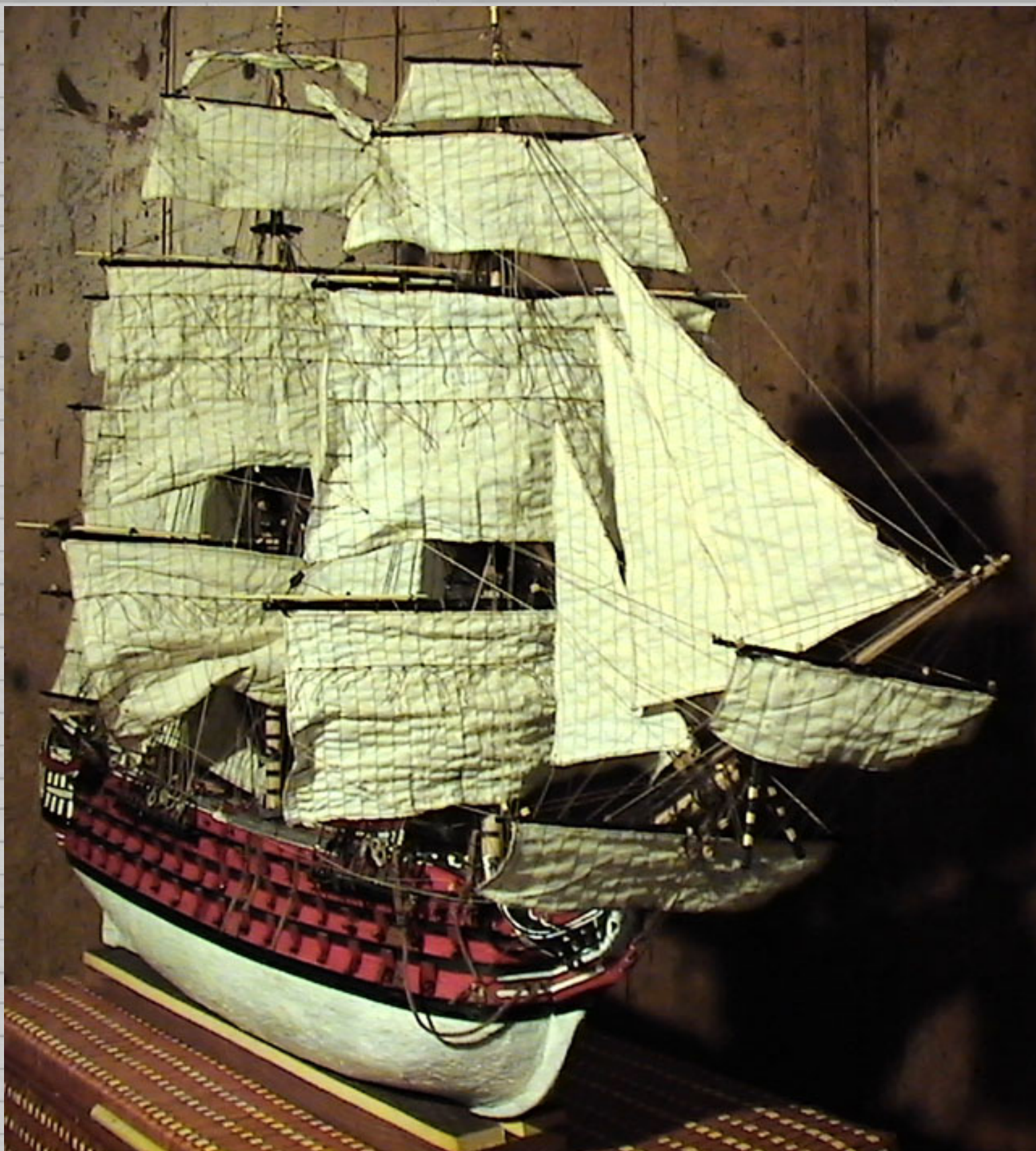
**Terminado en este año 2004.**



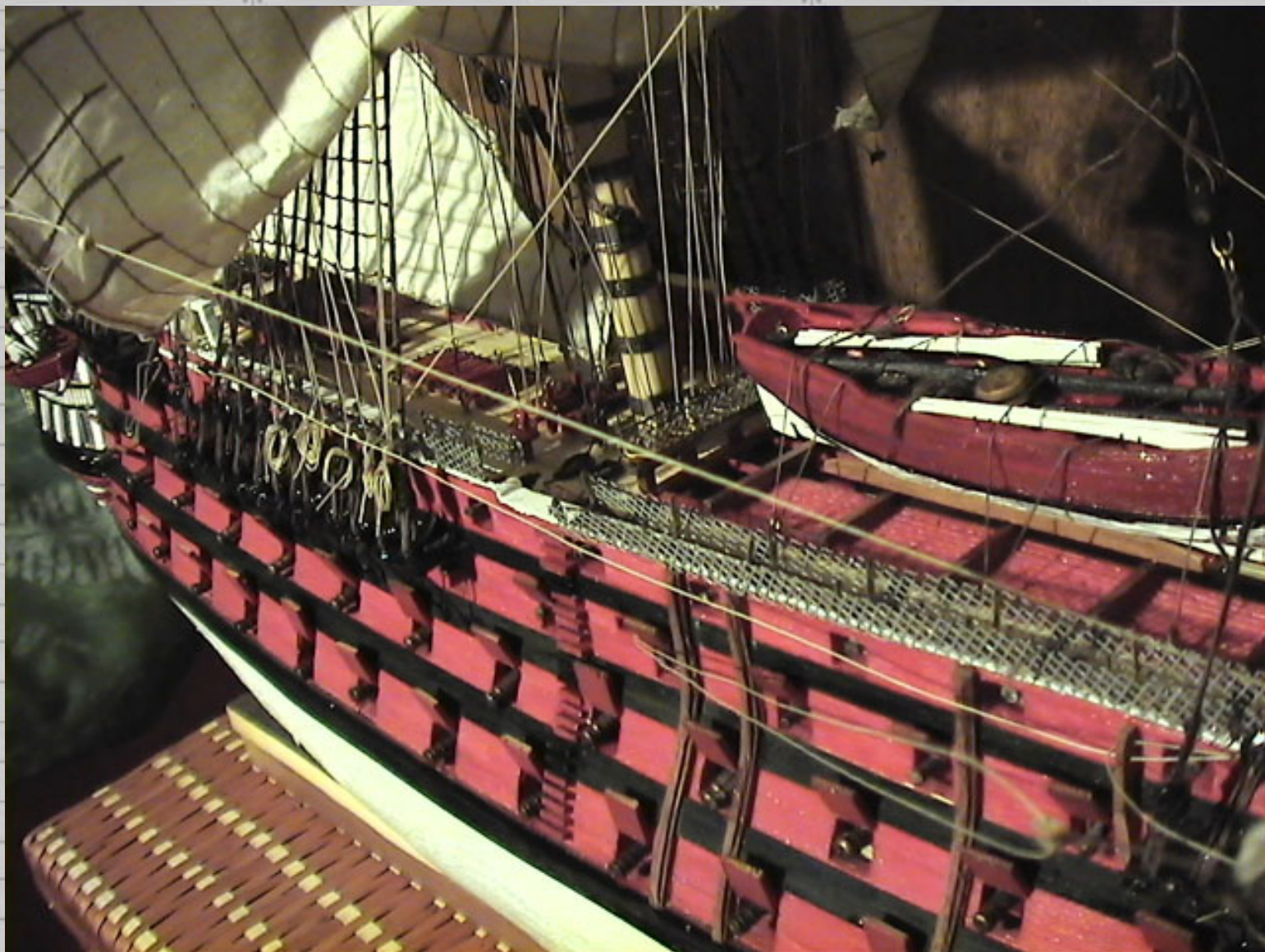




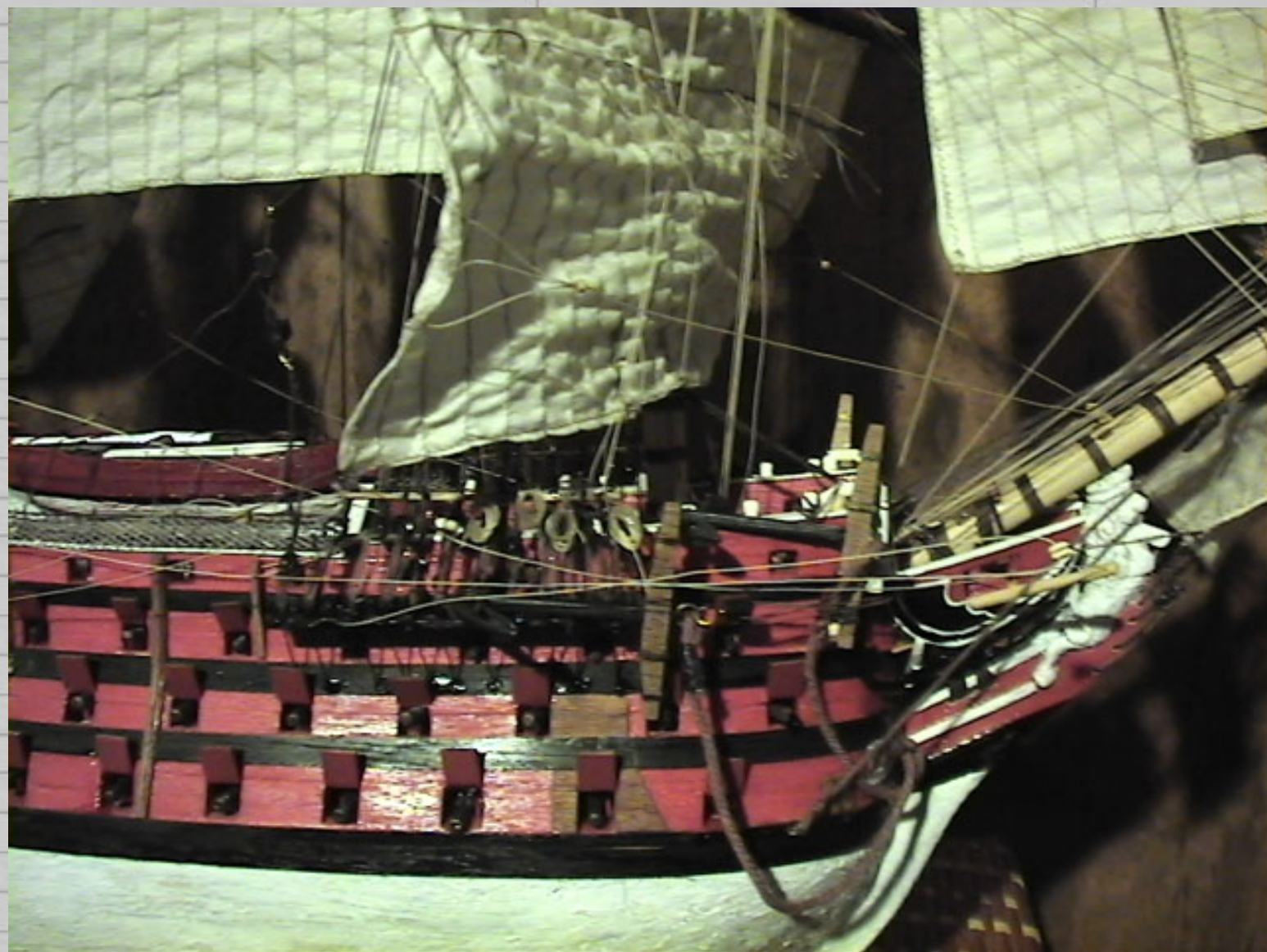




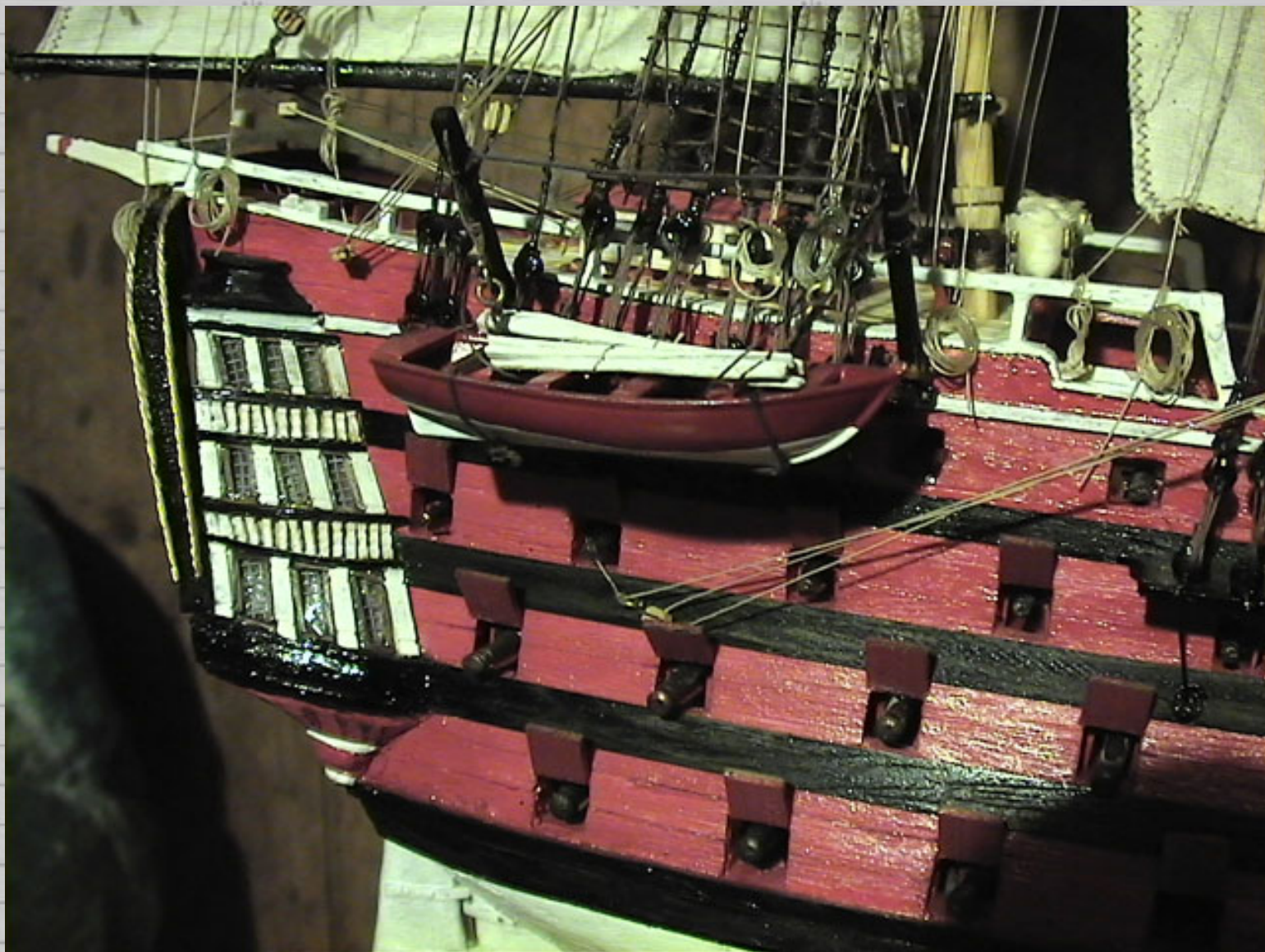












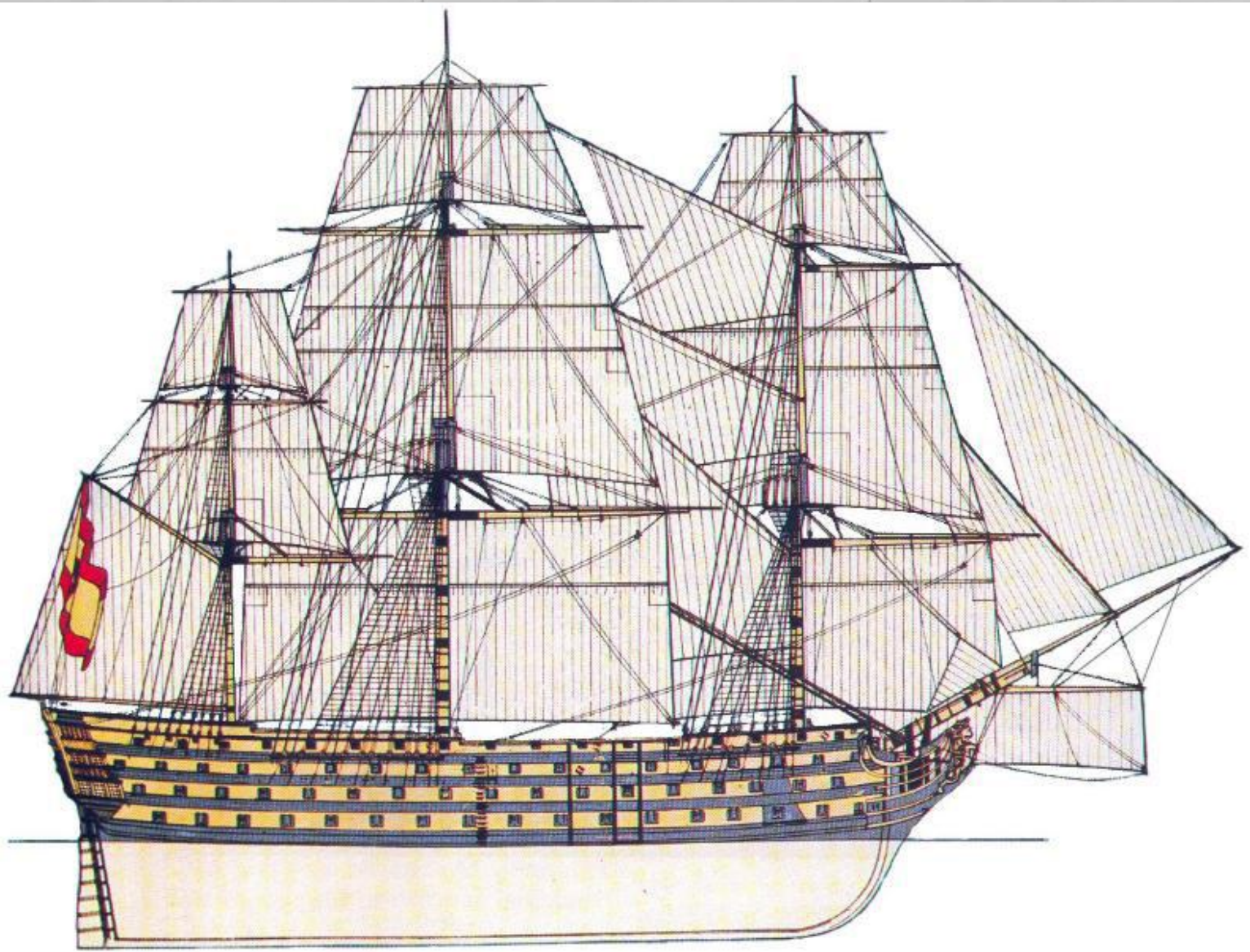
## Pinturas, dibujos y grabados del Navío Santísima Trinidad

1 2 3









Siguiente

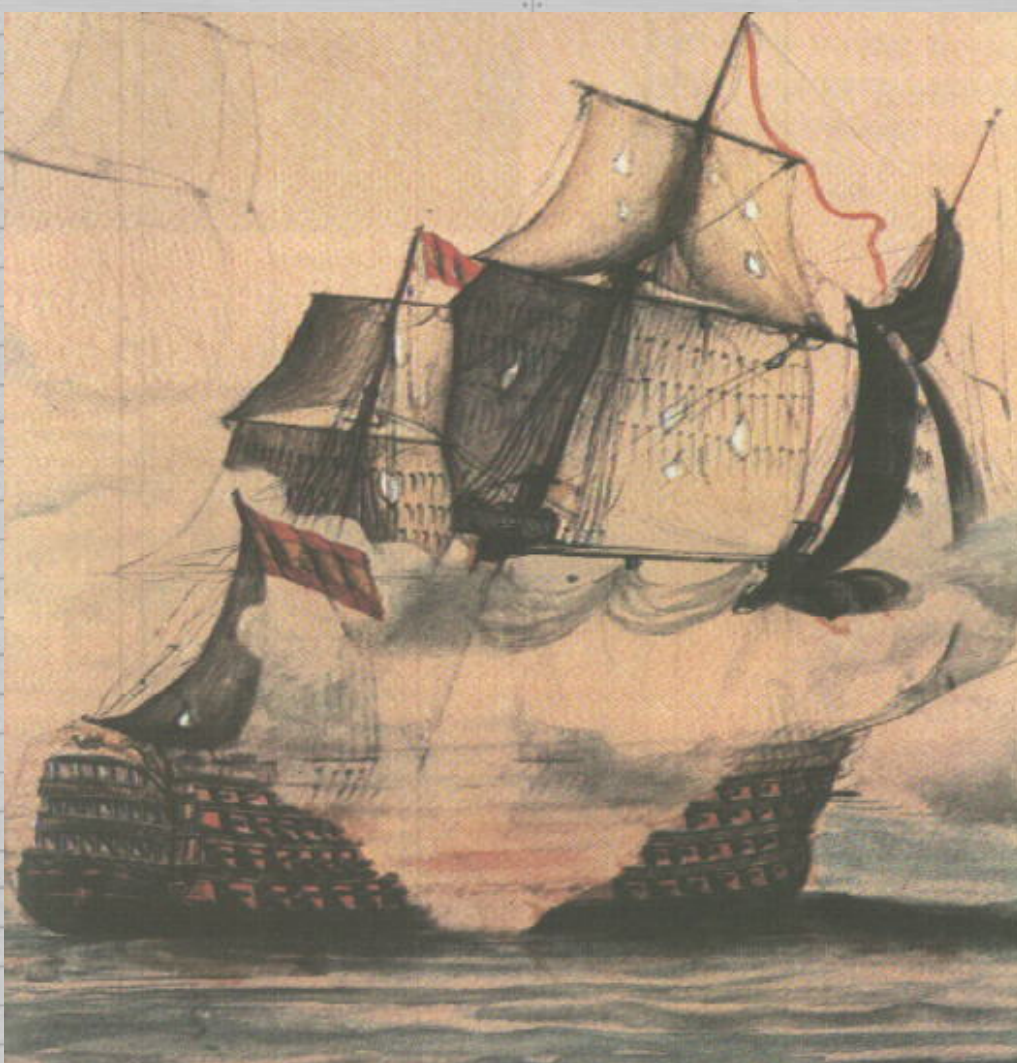




## **Pinturas, dibujos y grabados del Navío Santísima Trinidad**

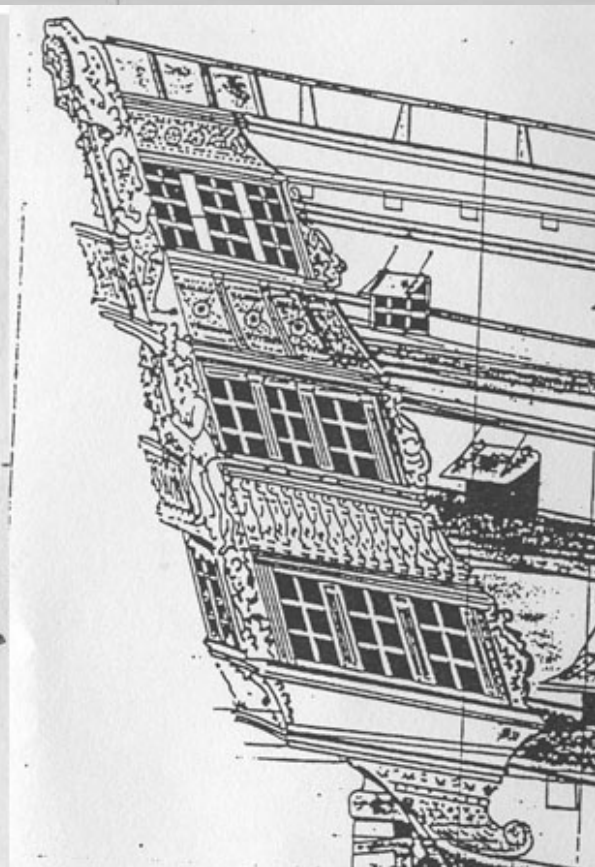
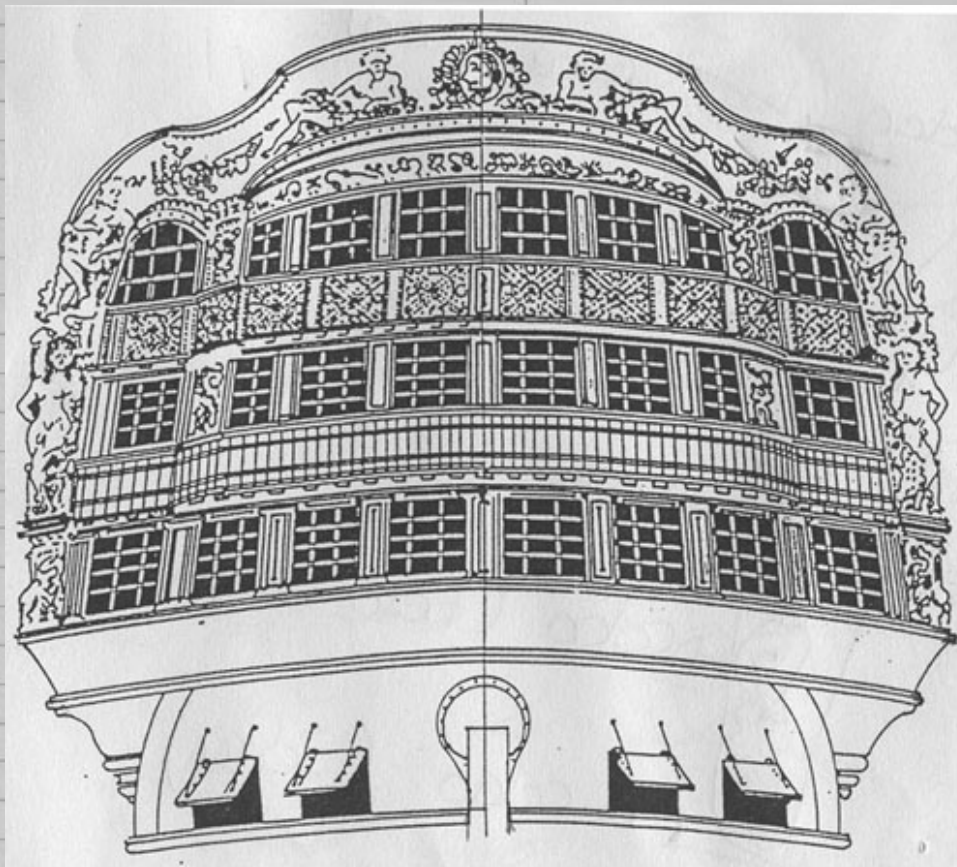
1 **2** 3











[Anterior](#)



[Siguiente](#)



## Pinturas, dibujos y grabados del Navío Santísima Trinidad

1 2 **3**



Hundiéndose tras Trafalgar.



Acosado por la fragata Therpsichore tras San Vicente



Desarbolado por el Neptune en Trafalgar





Acometido por el Captain de Nelson



En la Batalla de Trafalgar, donde se aprecian los colores del costado.

Anterior



## Historia del Navío Santísima Trinidad (1769-1805)

La construcción de navíos de tres puentes, en la España del siglo XVIII, sufrió una importante recesión hasta el último tercio de la centuria. Tras la primera unidad producida a principios del siglo siguiendo el modelo tradicional, el navío *Real Felipe*, fabricado en Guarnizo en 1729, existió un paréntesis de cuarenta años durante el cual la Real Armada no se dotó de navíos de este tipo. Precisamente serían los [astilleros de La Habana](#) los encargados de cubrir esta carencia inexplicable.

En esta capital cubana, la antigua rivalidad entre los principales asentistas Acosta y Torres, era conocida por todos. Sin embargo, a partir de la muerte de Torres, el 22 de noviembre de 1754, y sucederle Pedro de Acosta, hijo del primero, siguió un periodo de estabilidad durante el que este último mantuvo el control exclusivo de las construcciones hasta la llegada de los Mullan en 1767.

Mateo Mullan pertenecía al grupo de los expertos británicos y de otras naciones contratados por [Jorge Juan](#) en 1750 para colaborar en el remozamiento de la construcción naval española, y había trabajado en La Carraca desde que vino de Inglaterra. Entre 1759 y 1760, Cipriano Autrán y Mullan ya habían estudiado la posibilidad de construir navíos de tres puentes en el [arsenal gaditano](#), pero en su informe de 27 de febrero de 1760, Autrán juzgaba difícil fabricar allí un buque de tanta magnitud y el ambicioso proyecto se vino abajo. Sin embargo las inquietudes de Mullan persistían, y así, cuando recibió la orden de 11 de noviembre de 1766 para encargarle la dirección de la construcción de bajeles en [La Habana](#), antes de partir para el nuevo destino envió en abril de 1767 el modelo de navío de 112 cañones (MNM n.º 546) que hoy es gala del Museo Naval, como anticipo del que iba a fabricar en [La Habana](#) y tenía en la cabeza desde hacía años. *Comparando este plano concreto con los anteriores del [sistema Gaztañeta](#), se observan grandes diferencias, en cuanto de refiere a la cuaderna maestra, al lanzamiento del tajamar y a la proporción eslora/manga.*

Tras un viaje de 55 días de mar en la urca *San José*, el constructor irlandés y capitán de fragata Mateo Mullan comunicaba a la Corte madrileña el 30 de agosto de 1767 su llegada a La Habana, acompañado de la familia - con ella su hijo el teniente de fragata graduado y 2º constructor Ignacio - y varios colaboradores.

Poco antes, por acuerdo adoptado el 14 de agosto de 1767 entre el intendente de Marina Conde de Macuriges y el jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina, se había decidido la construcción en aquel astillero cubano de un navío de tres puentes cuando fuese botado el *San Luis*, de 80 cañones. La idea que presidía este proyecto era la de correr una tercera cubierta, aumentando ligeramente las dimensiones y el coste de los navíos de la clase de 80 cañones como el citado. Pero la llegada de Mullan trastocaría todo, pues en contra de este proyecto de Colina, prevaleció el del irlandés de construir un navío de 112 cañones con alcázar, toldilla y castillo.

Tanta era la impaciencia de todos que, sin esperar la Real Orden de autorización de las obras - de fecha de 23 de octubre de 1767 -, inmediatamente comenzó el acopio de maderas, y en octubre ya se había plantado la quilla en la grada que había dejado libre el *San Luis*, botado el 30 de septiembre. Pero ocurrió lo inesperado, Mateo Mullan fallecía el 25 de noviembre de "vómito prieto o negro",



sumiendo en la mayor consternación a las autoridades de la Armada en la isla. Mullan dejaba tan sólo delineado el navío desde la varenga maestra para popa, la quilla empernada sobre los picaderos, la roda labrada y el codaste. El Conde de Macuriges, a la vista de la situación, decidió el 27, dos días después del fallecimiento, que Ignacio Mullan se encargase del diseño de los planos, la ejecución de los gálibos y la delineación del buque, mientras Pedro de Acosta sería el responsable de la forma de fortificarlo a la española y de la dirección general de las obras. Quizá a estas circunstancias y la extraña disparidad de cometidos asignados a ambos constructores se pueda achacar las peripecias que sufrió el navío a lo largo de su dilatado historial, aun teniendo en cuenta que Acosta falleció pronto.

Por Real Orden de 12 de marzo de 1768 el navío recibiría el nombre de Santísima Trinidad. En octubre del mismo año se le formaba la tercera cubierta, para ser botado a las 11 y media del 2 de marzo de 1769, con las siguientes dimensiones: eslora 213 y  $\frac{2}{3}$  de pies de Burgos (61,40 m), quilla 182 y  $\frac{5}{12}$  de pies (52,72 m), manga 57 y  $\frac{3}{4}$  de pies (16,59 m), puntal 28 y  $\frac{11}{12}$  de pies (8,31 m); arqueó 4.902 toneladas (7.443,69 m3) con un lastre de 1.546 quintales (71,12 tn). Según Colina, en escrito de 30 de septiembre de 1768, las medidas eran: eslora de alefriz a alefriz 100 codos (57,47 m); quilla de codillo a codillo 85 codos y 6 pulgadas (48,99 m), manga 27 codos (15,52 m), puntal 13 codos y 12 pulgadas (7,76 m), plan 13 codos 12 pulgadas (28,74 m), astilla muerta con el plan 12 pulgadas (28,74 cm), luz de cada porta de popa a proa 1 codo y 17 pulgadas (0,98 m), calado a popa 13 codos (7,47 m) y a proa 12 codos y 6 pulgadas (7,18 m); costó de fábrica 40.000 pesos. En el primer velamen incluía, además del normal, cebadera, sobrecebadera y periquito de sobremesana. Tenía previsto inicialmente montar 30 cañones de a 36 libras de peso de la bala, 32 de a 24, 32 de a 12, y 22 de a 8; en el primer viaje a la Península montó provisionalmente 32 cañones de a 24 y 14 de a 8. La dotación alcanzaba los 960 hombres.

Por Real Orden de 30 de marzo de 1769 fue destinado al departamento de [Ferrol](#), y a propuesta de Juan Antonio de la Colina se nombró primer comandante del Trinidad al capitán de navío Joaquín de Maguna Echezarreta, que tomó posesión del mando el primero de diciembre de 1769. Salió de [La Habana](#) para [Ferrol](#) el 19 de febrero de 1770, en compañía del *San Francisco de Paula*, pero hicieron la travesía con independencia por haber varado el segundo a la salida. Fondeó en Vigo el 12 de abril de arribada con averías en las vergas de los palos de trinquete y de mesana. Una vez reparado provisionalmente gracias a los auxilios proporcionados por *el Guerrero*, salió a la mar en conserva de este navío el 9 de mayo y entró en [Ferrol](#) el 15.

Tras ser recorrido a flote en junio siguiente, inmediatamente levó para efectuar pruebas de mar del 21 de julio al 9 de agosto con los navíos *Guerrero* y *Santo Domingo*, todos al mando del jefe de escuadra Pedro González de Castejón y Salazar. Su artillado en esta salida fue de 62 piezas de a 24, 32 de a 12, dos de a 8, 16 de a 6 y cuatro pedreros de a 3. Aun con estos cañones, el navío resultó tener el punto de escora tan alto que su estabilidad le permitía hacer uso de la batería baja sólo con tiempos bonancibles; el lastre era de 39.478 quintales (1.815,99 tn). Para corregir este defecto, el 14 de marzo de 1778 entró en el dique grande del arsenal de [Ferrol](#) y salió el 28 siguiente. Durante las reformas se le rebajó la cámara alta y adicionó la falsa quilla, y con el fin de bajar el centro de gravedad se descendieron las cubiertas. Finalizadas las obras, salió a la mar al mando del capitán de navío Fernando Daoiz, quien informó el 7 de agosto del mismo año que los defectos persistían; por ello, tras muchos estudios, se carenó en firme el navío en el arsenal de La Carraca, y el 26 de septiembre de 1796 salió de la bahía de [Cádiz](#) al mando del brigadier Rafael de Orozco e insignia de Juan de Lángara, con las siguientes dimensiones según el estado de fuerza rendido el mismo día:

eslora 220 y 6 pulgadas (63,36 m), quilla limpia 188 pies (54,02 m), manga 58 (16,67 m), puntal 28 y 9 pulgadas (8,26 m), plan 29 pies y 10 pulgadas (8,57 m), calado a popa 29 pies y 7 pulgadas (8,50 m) y a proa 27 pies (7,76 m); con 20.000 quintales (920 tn) de lastre, medía 2.475 toneladas (3.758 m3), mientras que la artillería montada pasaba a 32 cañones de a 36, 34 de a 24, 36 de a 12, 18 de a 8, diez obuses de a 24 y cuatro obuses de 4, en total 134 bocas de fuego. La tripulación y guarnición era de 1.071 plazas y 25 criados.

Sin embargo, tampoco había logrado mejorar su comportamiento en la mar, por lo que el 10 de enero de 1797 se decidió embonar el casco aumentando la manga en un pie por costado, lo que se realizó aprovechando las reparaciones a que hubo de someterse el navío tras el combate de [San Vicente](#) (14 de febrero de 1797), pero cometiendo el error de correrle la cuarta batería anulando los posibles efectos beneficiosos del embono. Al finalizar quedó convertido en un navío de cuatro puentes único en el mundo, con una artillería igual a la citada de los calibres de a 36, 24 y 8 libras, pero aumentando a 16 el número de obuses de a 24, alcanzando así las 136 piezas de artillería que montaba en [Trafalgar](#) el 21 de octubre de 1805.

Ahora volvamos a la actividad operativa. Tras las citadas reformas de 1778, el 22 de junio de 1779, una vez declarada la guerra a Inglaterra pero sin conocer esta circunstancia hasta el 14 de julio, salía de [Cádiz](#) el Trinidad mandado por el capitán de navío Fernando Daoiz, como insignia de la escuadra de 42 buques del teniente general [Luis de Córdoba](#), destinada incorporarse a la francesa del Conde d'Orvilliers - que llevaba agregada la española de Antonio de Arce - para dar cobertura a la proyectada invasión de la Gran Bretaña. Verificada el 23 de julio la unión de ambas escuadras en número de 65 navíos a la altura de las Sisargas, el Trinidad permaneció como insignia en la escuadra de observación con 16 navíos y dos fragatas a cargo del propio [Córdoba](#).

Los aliados entraron en el Canal el 14 de agosto y la británica de Hardy compuesta de 35 navíos quedó encerrada en Plymouth. El 17 las fragatas francesas *Juno* y *Chantil*, apoyadas por el navío *Princesa*., apresaron el inglés *Ardent*, de 64 cañones. El 19 cayeron dos rayos sobre el Santísima Trinidad que ocasionaron 16 heridos. El 31, a la altura de las Sorlingas, se avistó la escuadra de Hardy, que ante la presencia de la aliada se retiró en desorden.

Tras este infructuoso dominio del canal de la Mancha, al ser picadas las dotaciones por enfermedades y el escorbuto, los aliados se vieron forzados a desistir del intento y entrar en Brest el 14 de septiembre. Allí cesó d'Orvilliers a petición propia y el 22 se hizo cargo del mando el Conde Duchaffault de Besné.

De acuerdo con las instrucciones de la Corte española de 27 de septiembre, [Córdoba](#) recibió orden de pasar a [Cádiz](#) para unirse a Lángara y reforzar el bloqueo de Gibraltar. Salió de Brest el 9 de noviembre con 15 navíos, dos fragatas, un brulote, una balandra apresada a los ingleses y seis fragatas francesas para exploración. Cuando el 11 se encontraba al norte de cabo Ortegal, despachó a [Ferrol](#) los cuatro navíos del jefe de escuadra Ignacio Ponce de León y prosiguió el viaje con el resto. Al llegar al Estrecho el día 19, [Córdoba](#) se enteró que Lángara había pasado al Mediterráneo forzado por el mal tiempo, y decidió esperarlo en el acceso de poniente del Estrecho. Allí sufrió en diciembre un temporal tan fuerte que el Trinidad estuvo a punto de perderse sobre la costa africana, y el resto de los buques resultaron tan maltratados que se vio obligado a entrar en [Cádiz](#) el 31 a repararse.



Participó como insignia de [Córdoba](#) en la salida de las fuerzas combinadas del 9 al 18 de julio de 1780. Volvió a la mar el 31 de julio con la misma escuadra, que se situó entre 20 a 30 leguas del cabo de [San Vicente](#). Durante el crucero, siguiendo las instrucciones del Conde de Floridablanca, el 9 de agosto de 1780 [Córdoba](#) interceptó un convoy inglés de tropas y pertrechos destinados a Bombay y Jamaica. Dada la orden de caza general, el día siguiente fueron apresados cuatro fragatas y 51 buques enemigos y conducidos a [Cádiz](#) el 29.

El 23 de julio de 1781 volvió a salir [Córdoba](#) con una escuadra de más de 50 navíos, entre ellos 22 franceses del Conde de Guichen y de La Motte-Picquet, destinada a dar cobertura a las fuerzas navales dirigidas a la reconquista de Menorca y llevar a cabo en agosto una segunda campaña en el canal de la Mancha, durante la cual se apresó a la altura de las Sisargas otro convoy británico de 19 buques que se dirigía a Terranova. Inmediatamente pasó a Algeciras para intervenir el 13 de septiembre con sus embarcaciones menores en el salvamento de las dotaciones de las baterías flotantes que atacaron el Peñón Regresados a [Cádiz](#) el 23 de septiembre, el Trinidad entró en carena y forró de cobre el casco en el arsenal de La Carraca desde el 5 de octubre al 15 de abril de 1782; durante este tiempo el general trasbordó su insignia al navío *Purísima Concepción*. El 20 de octubre, de nuevo como capitana de [Córdoba](#), asistió al combate de Espartel librado por la escuadra combinada contra la británica del almirante Howe; durante la acción sufrió un muerto y cuatro heridos. Alcanzada la paz el 23 de abril de 1783, de Real Orden desarmó la escuadra. En 1786 a 1789 continuó en [Cádiz](#) al mando del brigadier Pedro Autran. De 1790 a 1795 permanecía en la misma situación al mando del capitán de navío Jerónimo González de Mendoza.

El 4 de agosto de 1796 salió de [Cádiz](#) a las órdenes del brigadier Rafael Orozco con la insignia de Juan de Lángara, comandante general de la escuadra, de 26 navíos y 14 fragatas que escoltó durante algunos días a la división francesa del contralmirante Richery destinada a hostigar los establecimientos británicos del banco de Terranova. Franqueados de la costa y los cruceros ingleses, Lángara regresó a [Cádiz](#) para salir nuevamente el 26 de septiembre y penetrar en el Mediterráneo. Allí, noticioso el general de la decisión británica de secuestrar los buques españoles que se encontrasen en aguas del Reino Unido, sorprendió y atacó un convoy inglés al que apresó un bergantín y un mercante. A la altura de Cartagena se le incorporaron siete navíos, y con todos cruzó sobre las costas de Córcega e Italia cuando el 5 de octubre se habían roto las hostilidades con Inglaterra. Entró en Tolón a principios de noviembre y se hizo de nuevo a la vela un mes más tarde con doce navíos más franceses, para escoltar la división de Villeneuve que se dirigía a Brest. Finalmente fondeó en Cartagena el 20 de diciembre. Lángara fue relevado en este puerto por el teniente general José de [Córdoba](#) y Ramos, quien también izó su insignia en el Santísima Trinidad, incorporándosele la escuadra del Mediterráneo del Conde de Morales de los Ríos; nuestro navío seguía al mando de Orozco.

Decidido por el Gobierno español el traslado de esta fuerza desde Cartagena a [Cádiz](#), [Córdoba](#) salió a la mar el 1 de febrero de 1797 con 27 navíos y número proporcionado de fragatas y buques menores para dirigirse al Atlántico. Al llegar a su destino no pudo tomar el puerto por el viento de Levante y la escuadra se sotaventó hasta el cabo de [San Vicente](#), donde el 14 de febrero, ya disminuida a 24 navíos, se vio sorprendida por la presencia de 15 británicos que en dos columnas cerradas al mando del almirante John Jervis se dirigían hacia él. Los españoles se encontraban desordenados por un exceso de confianza de su general, que a la vista del enemigo dispuso a las siete

y media formar tres columnas al rumbo ESE. Al no cumplirse la orden por varios navíos, repitió la señal dos horas más tarde pero fue incapaz de reunirse con los buques más alejados; como consecuencia, a las once y media ordenó formar una pronta línea de combate, mura babor, sin sujeción a puestos, cuyo cumplimiento implicaba virar de vuelta encontrada hacia el enemigo y empeñar enseguida la acción. La escuadra española quedó así dividida en grupos, uno de 17 navíos del centro y la vanguardia, otro de cinco de la retaguardia y dos destacados por la mañana. Jervis atacó al primer grupo, rompiendo el fuego a las once empezando por la cola de la formación, precisamente donde se encontraba el *Trinidad*, que recibió las descargas sucesivas de los navíos enemigos según pasaban por su costado. El insignia español fue incesantemente cañoneado durante cerca de cinco horas por el *Blenheim*, de 98 piezas de artillería, el *Orion*, el *Irresistible* y el *Excellent*, los tres de 74, habiendo combatido previamente con el *Captain* y el *Culloden*, ambos también de 74. Quedó completamente desarbolado, deshecho el costado y la aleta de estribor, 60 balazos a la lumbre del agua, desmontados una porción de cañones, haciendo 37 pulgadas de agua por hora, con 476 bajas a bordo -de ellas 69 muertos- y tuvo que rendirse. Pero, sin embargo, al acudir en su socorro los navíos *Conde de Regla*, *Príncipe de Asturias*, *San Pablo* y el *Infante don Pelayo*, los británicos se vieron obligados a retirarse sin su ansiada presa.

Córdoba trasbordó la insignia a la fragata *Diana* a las 7 de la noche del combate, y el *Trinidad* se dirigió hacia Cádiz navegando con las reliquias del trinquete y del velacho y armando bandolas, en conserva de la fragata *Mercedes*, que inútilmente intentó remolcar al navío. El 17 al mediodía se perdió el contacto con la *Mercedes* y el *Trinidad* fue avistado por una balandra inglesa; al anochecer se reincorporó la fragata. En la mañana del 20 fue alcanzado por una división de dos navíos, cuatro fragatas y un bergantín británicos. Ante la situación del navío y la superioridad del enemigo, Orozco recurrió a la estratagema de izar la bandera británica por encima de la española, dando a entender que estaba marinado por una dotación de presa inglesa, lo que unido al mal tiempo surtió los efectos apetecidos y la división enemiga se retiró, al anochecer del mismo día. El navío arribó sobre Zafí, en la costa de Marruecos, hasta el 28 por la mañana que logró poner proa a Cádiz. Este día a las 8 se situó por la popa del *Trinidad* la fragata inglesa *Terpsichore*, mandada por el capitán de navío Richard Bowen. A las 10 de la noche del mismo día se acercó lo suficiente para intercambiar un fuego vivo con el navío español, que finalmente rechazó a la fragata por los disparos acertados de los cuatro cañones de guardatimones de 36 y 24 libras. El *Trinidad* sufrió algunas averías en jarcias y velas, varios balazos en el costado, un soldado muerto, cinco hombres heridos, uno gravemente, y algunos contusos. La *Terpsichore* perdió el mastelero de gavia y averías en la arboladura, jarcias, vergas y costados; así continuó todo el día 1 de marzo en seguimiento del español desde barlovento hasta que el 2, el navío español avistó la escuadra del general Córdoba, a la que se incorporaría aquella misma tarde. El 3 de marzo fondeó en la bahía de Cádiz.

En el arsenal de La Carraca fue reparado de las averías sufridas en el combate, y realizado a cuatro puentes como se dijo anteriormente. El 18 de noviembre de 1803 tomó el mando del *Trinidad* el brigadier Francisco Javier de Uriarte y Borja. Fue uno de los navíos de la escuadra de Cádiz escogidos para ser armados al declararse de nuevo la guerra con la Gran Bretaña en diciembre de 1804. El 18 de junio de 1805 quedó listo. Al llegar a Cádiz el 20 de agosto el jefe de escuadra Baltasar Hidalgo de Cisneros a bordo del *Neptuno*, trasladó su insignia al *Argonauta* y el 1 de octubre al Santísima *Trinidad*.

Cuando salió de Cádiz la escuadra combinada el 19 de octubre de 1805 para pasar al Mediterráneo



y dirigirse a Italia, el Santísima Trinidad tenía asignado el puesto número 5 de la primera escuadra o centro del cuerpo fuerte mandada por el propio vicealmirante Villeneuve, con su insignia arbolada en el navío *Bucentaure*, comandante el capitán de navío Jean Jacques Magendie. Se hizo a la mar la madrugada del 20 y ocupó su lugar en la formación, con el cuerpo de batalla navegando en tres columnas, al rumbo NW y el viento al SW. A las tres de la tarde los buques viraron por redondo simultáneamente en demanda del Estrecho, conservando por lo tanto la formación anterior. A las ocho y media de la tarde, al enterarse el almirante francés del avistamiento por el *Achule* (capitán de navío Gabriel Danieport) de 18 navíos enemigos al SSW, hizo las señales de formar una pronta línea de batalla sin sujeción a puestos sobre los navíos más sotaventados y la de zafarrancho general. A las seis y media de la mañana del día 21, Villeneuve, a la vista del enemigo y cuando los navíos aliados en desorden procuraban alinearse, mandó adoptar una línea de batalla orden natural, lo que implicaba cambiar los puestos de la formación, pero poco después, a eso de las ocho, el almirante francés ordenó previa señal virar en redondo simultáneamente, y el Trinidad quedó colocado por la proa y a corta distancia del *Bucentaure*.

En esta situación y dispuesto todo para emprender el combate, se apreció desde el buque español que la columna de barlovento británica encabezada por el *Victory*, insignia del vicealmirante [Horatio Nelson](#), comandante el capitán de navío Thomas Masterman Hardy, seguido del *Temeraire* (capitán de navío Eliab Harvey) y el *Neptune* (capitán de navío Thomas Francis Fremantle), ambos también de tres puentes y 98 cañones, se dirigía a cortar la línea de los aliados entre la popa del Trinidad y la proa del almirante francés. Con objeto de evitarlo, el general [Cisneros](#) ordenó a las once y media que se metiesen las gavias en facha, a fin de acortar en lo posible la distancia al referido navío francés, y a las 12, para el mismo efecto, abrió un fuego vigoroso y sostenido con las baterías de babor; por su parte, el *Bucentaure* también concentraba sus fuegos sobre el inglés. De resultas, éste sufrió 50 bajas - entre ellas nueve soldados de Infantería de Marina muertos por una sola palanqueta del Trinidad que se conserva en el National Maritime Museum de Greenwich - y perdió el mastelero de mesana. De este modo [Cisneros](#) logró no sólo causar daños apreciables en el *Victory*, sino también frustrar el intento del almirante inglés, que se vio obligado a verificar el corte por la popa del *Bucentaure*, para colocarse por la aleta de estribor del navío español a muy corta distancia, ejecutando lo mismo por la parte de babor los otros dos navíos de tres puentes que le seguían. En esta disposición continuó la acción con los tres buques referidos que también batían al *Bucentaure* y al *Redoutable*, comandante el capitán de navío Jean Jacques Etienne Lucas. Al observar el general español que el insignia francés había sido desarbolado de sus palos mayor y mesana, a eso de las tres ordenó forzar la vela en lo posible, a pesar del mal estado en que ya se encontraba la maniobra del Trinidad, tanto para separarse del *Bucentaure* que con la falta de sus palos se venía encima del español, como para alejarse del fuego de los enemigos y poder reparar algún tanto las averías con la idea de volver de nuevo al fuego; pero el viento muy flojo y la marejada no le permitieron aumentar la distancia, al paso que por instantes aumentaban las bajas y las averías en el aparejo y casco del Trinidad.

A partir de las dos, el *Neptune*, al que pronto se unieron el *Leviathan*, comandante el capitán de navío Henry William Bayntun, y el *Conqueror*, comandante el capitán de navío Israel Pellew, ambos de dos puentes y 74 piezas de artillería, cañonearon desde todas las posiciones con un fuego incesante al Trinidad, que se mantuvo casi sin poder hacer uso del suyo en defensa desesperada hasta quedar arrasado de todos sus palos, cubierto de los destrozos de ellos y de los de sus vergas, masteleros, jarcias y velas. Sucesivamente fueron retirados heridos o resultaron muertos cuantos tenían destino en la toldilla, alcázar y castillo, desde el general hasta el guardiamarina que custodiaba la bandera,

quedando a las tres y media tan sólo el comandante sobre el alcázar, pero también cayó herido de un astillazo en la cabeza y sin sentido fue llevado a la enfermería un cuarto de hora después.

Al llegar allí y recuperar el conocimiento, [Uriarte](#) informó a [Cisneros](#) el estado deplorable en que se hallaba el navío, sin gobierno por estar enteramente desarbolado de todos sus palos, inutilizada mucha parte de su artillería y la restante sin poder hacer fuego por hallarse embarazados los costados con los palos, jarcias y velamen, con muchos balazos a flor de agua y cubiertas sus baterías de cadáveres y heridos. El general envió a decir al tercer comandante con el único ayudante que le quedaba, el teniente de navío Francisco Basurto, continuase la acción en lo posible, sin rendirse antes de consultar con los oficiales que seguían en la acción, lo que verificado, según le participó pasadas las cuatro, quedó el navío rendido, manifestándolo, según el parte del combate, con una bandera enemiga que se presentó en la mano por no haber paraje donde colocarla, y evitar de dicho modo la total mortandad de la gente que sin poder hacer fuego lo estaba sufriendo.

Luego que cesó el fuego se reconoció que había en la bodega sesenta pulgadas de agua, y se puso toda la atención en el trabajo de las bombas. El navío *Prince* de tres puentes, comandante el capitán de navío Richard Grindall, marinó al Trinidad y lo tomó a remolque con gran esfuerzo, pero sin embargo de haber manifestado los oficiales ingleses el empeño del almirante británico de conducirlo a Inglaterra, no siendo posible contener el agua, sin fuerza la gente en el trabajo incesante de las bombas noche y día, cuando la inundación en la bodega alcanzaba los quince pies, el día 24 al mediodía resolvieron los ingleses dejarlo ir a pique, salvando la gente entre el *Prince* y el *Neptune*, lo que no pudo verificarse enteramente a pesar del mucho esfuerzo y la actividad que todos desplegaron, pues debido a la rapidez del hundimiento unos 80 heridos o mutilados - 28 según fuentes británicas - que se hallaban en la enfermería desaparecieron al atardecer con el Trinidad, a pique a unas 25 a 28 millas al sur de [Cádiz](#).

Nunca se ha sabido el número exacto de bajas que sufrió el célebre navío durante el combate y su posterior hundimiento. El jefe de escuadra [Baltasar Hidalgo de Cisneros](#) en el parte que rindió a Gravina desde Algeciras el 31 de octubre, evaluó la pérdida total en unos 300 hombres según el cómputo del número de los cadáveres que se arrojaron al agua en la noche del combate y los días siguientes, incluyendo en la cifra los heridos de la enfermería no evacuados. Entre los muertos se registraron cinco oficiales, y sufrieron heridas de más o menos gravedad el propio general [Hidalgo de Cisneros](#); el comandante, brigadier Uriarte; el segundo, capitán de navío Ignacio de Olaeta; el tercero, capitán de fragata José Sartorio, y trece oficiales más, así como unos doscientos de la tripulación y guarnición, de los que bastantes fallecieron posteriormente. Por último, Antonio de Escaño, en parte rendido al Príncipe de la Paz el 5 de noviembre de 1805, evaluó las bajas del Trinidad en 205 muertos y 103 heridos.





Notas a pie de página.

***El Arsenal de la Habana.***

*La Habana fue sede de un famoso astillero, favorecido por las maderas de gran calidad abundantes en los bosques del país, presentes, por ejemplo, en el monasterio de San Lorenzo de El Escorial. En el astillero, conocido como El Arsenal, se construyeron más de 100 barcos. Puesto en marcha en 1724 dio vida al San Juan, primer navío de línea de 50 cañones; el Fénix, buque insignia de la flota de Carlos III en su viaje desde Nápoles para tomar posesión del trono; y el Santísima Trinidad, cuyas proporciones le hicieron el más grande que flotaba entonces en todos los mares.*



**Jorge Juan de Santacilia (1713-1773), jefe de la escuadra de la Real Armada.**

*Jorge Juan ingresó en la Compañía de Guardias Marinas en 1729. Realizó varias campañas de corso contra los berberiscos. Concurrió a la expedición contra Orán (1732). En 1734, siendo todavía guardia marina, fue nombrado en unión de Antonio de Ulloa par formar parte de la comisión hispano-francesa encargada de la medición del meridiano en las cercanías del ecuador, y de rectificar la verdadera figura de la Tierra; para ello fue ascendido a teniente de navío. En esta comisión desarrollada en el virreinato del Perú empleó once años, durante los cuales no sólo dedicó a la parte científica, sino, además, al mando de la fragata Nuestra Señora de Belén fue encargado de la guarda de las costas de Chile e islas de Juan Fernández (1742). Jorge Juan regresó a España en 1745; tres años después fue comisionado secretamente a Inglaterra*

*para estudiar su sistema de construcción naval y demás adelantos británicos en todas las ramas científicas y del comercio. Envió a España varios ingenieros, oficiales y operarios de esta nación y regresó a España al ser descubiertos sus tratos (1750). Por orden de marqués de la Ensenada dirigió la construcción de los arsenales de El Ferrol y Cartagena; fue consultado en multitud de obras civiles e hidráulicas, minas, canales y riegos, liga y afinación de monedas, etc. En 1754 fue nombrado capitán de la Compañía de Guardiamarinas, para los que escribió el Compendio de Navegación (1757), y como complemento fundó en Cádiz un observatorio astronómico, que luego sería trasladado a San Fernando. Fundó también la "Asamblea Amistosa Literaria" (Cádiz, 1755) para disertar sobre astronomía, historia, navegación, física, geografía, etc.; una de las memorias que leyó Jorge Juan sería el fundamento de su Examen Marítimo (1771), texto fundamental para la construcción naval en el s. XVIII. En 1767 fue comisionado a Marruecos, al objeto de resolver varias cuestiones pendientes con aquel imperio. En 1770 fue nombrado director del Seminario de Nobles de París, perteneció a las Reales academias de París y Berlín, publicó numerosas obras, entre las que se pueden destacar, además de las citadas, las siguientes: Relación histórica del viaje a la América meridional (1748), Observaciones astronómicas y físicas hechas en los Reinos del Perú (1748) y Noticias secretas de América (1826).*

## ***El arsenal de La Carraca, en Cádiz***

*El arsenal de La Carraca, en San Fernando (Cádiz), es el primero cronológicamente de los construidos en el siglo XVIII. Situado en principio en el carenero de galeras del Puente Zuazo (siglo XV), se trasladó su emplazamiento a La Carraca en 1724: Las obras definitivas en la Isla de León se decidieron por Ensenada en 1749, escuchada una junta facultativa presidida por Jorge Juan, y duraron hasta 1788 debido a las grandes cimentaciones que hubieron de realizarse en los fondos fangosos de los caños donde se asentó.*



## José Antonio de Gaztañeta (1656-1728), teniente general de la Armada.



*La figura más destacada en la construcción naval española durante el primer tercio del siglo XVIII fue Antonio de Gaztañeta, superintendente de los astilleros de Cantabria (1702). Sus normas sobre dimensiones y diseño de navíos fueron aplicados a los de 60 cañones construidos en Guarnizo y Pasajes los años 1716 y 1717, que resultaron de buenas condiciones marineras, tanto que con esta experiencia Gaztañeta publicó en 1720 su obra *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas*, que aplicada por Real Orden sirvió de pauta para la construcción naval hasta 1752, siendo el navío *San Phelipe* (1732) de 114 cañones y tres puentes el de más porte que produjo.*

*La mejor descripción del sistema de Gaztañeta se puede apreciar en el *Diccionario de arquitectura naval* que, de 1719 a 1756, redactó y dibujó Juan José Navarro, iconográfico y descriptivo indispensable para conocer todos los aspectos de la construcción*

*y apoyo a los navíos del siglo XVIII, que hoy constituye una de las más preciadas reliquias históricas conservadas en el Museo Naval de Madrid.*

*Gaztañeta, nacido en una familia muy vinculada a la mar, a los doce años (1668) embarcó en un galeón de la Carrera de Indias, y comenzó unos servicios durante los cuales llevó a cabo once viajes redondos a Buenos Aires, Tierra Firme y Nueva España. En 1684 pasó a la Armada del Mar Océano, donde ejerció el cargo de piloto mayor con el empleo de capitán de mar. En 1687 dirigió la construcción de una capitana real en Colindres; cuatro años después se trasladó a Cádiz, donde, en 1696, publicó su obra *Norte de la navegación hallado por el quadrante de reducción*, con el que introdujo en España el uso de este instrumento. Embarcado en varias escuadras participó en campañas por el Mediterráneo (1694-1695), Canarias (1696) y Darien (1700-1701). Nombrado superintendente general de los astilleros de Cantabria, se dedicó a la construcción naval durante el difícil período de la guerra de Sucesión (1702-1713). Nombrado jefe de escuadra en 1717, después de un breve viaje a Holanda para comprar navíos, se hizo cargo de la escuadra de 40 buques de guerra y 399 transportes que condujo a Sicilia el ejército del marqués de Ledé. Desembarcadas las tropas, la escuadra de Gaztañeta fue sorprendida y destruida en su fondeado de Cabo Passaro por la británica del almirante Byng, que atacó sin que hubiese previa declaración de guerra entre ambas potencias (11 de agosto 1718).*

*Gaztañeta, repuesto de las heridas recibidas en combate, se dedicó de lleno a la construcción naval, habiendo sido ascendido a teniente general en 1720. Volvió a las flotas de Indias y consiguió traer a España 31 millones de pesos, burlando la vigilancia inglesa (1726-1727); poco después falleció en Madrid (1728). Gaztañeta destacó por su aportación a la construcción naval, aplicando un enfoque científico en este campo, plasmado en sus tres obras fundamentales, *Arte de fabricar reales* (1687-1691), *Proporción de las medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de setenta**

*codos de quilla (1712) y las Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas (1720); con ellas racionalizó la fábrica de naos en astillero y produjo el sistema de construcción naval más genuinamente español del siglo XVIII, en varios aspectos superior y adelantado a los empleados por el resto de las potencias europeas.*



## *Astilleros de El Ferrol*

*A partir de la llegada de la Casa de Borbón al trono de España (1700) se hizo sentir la necesidad imperiosa de realizar un gran esfuerzo en la construcción naval, industria militar y recursos económicos que permitiesen sostener la renovada política expansiva propiciada por Alberoni y los siguientes ministros de Felipe V, en el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico.*

*La herencia que recibió el primer Borbón en lo que respecta a la construcción se limitaba a los astilleros del Cantábrico —Orio, Guarnizo y Pasajes— y en el Mediterráneo los de Barcelona, San Feliú de Guixols, Arenys, Mataró y Sitges.*

*Como consecuencia de la creación de los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, se establecieron en sus cabeceras sendos arsenales para la construcción de todo tipo de navíos a mediados del reinado de Felipe V.*

*El de El Ferrol se situó al principio en la Graña (1727) y, ya en tiempos Fernando VI y a impulsos del marqués de la Ensenada, se trasladó al actual emplazamiento del Esteiro, dando comienzo las obras en 1750 de acuerdo con el proyecto de Jorge Juan. Julián Sánchez Bort asumió la dirección de los trabajos en 1762. Con doce gradas de construcción, fue en su época el mayor de Europa; finalizaron las obras principales de la dársena en 1765.*

## *El combate de San Vicente*

*El 1 de Febrero la flota española, ya al mando de José de Córdoba y Ramos, recibe la orden de dirigirse a Cádiz. Se encaminan primero a Algeciras, donde dejan en observación un retén de cuatro barcos, continuando el viaje con los otros 23 y todas las fragatas. El fuerte viento no sólo les impide entrar en el puerto de Cádiz, sino que les arrastra hasta San Vicente, donde deciden anclar y esperar a que mejore el tiempo.*

*La flota inglesa, que había partido de Lisboa con 15 buques, se aproximaba a ese mismo punto.*

*La flota española estaba desorganizada, esperando poder volver a Cádiz. No esperaban la presencia de los barcos ingleses. De repente, una fragata de reconocimiento hizo señales al "Santísima Trinidad" indicando la presencia de quince buques acercándose. José de Córdoba cometió el único error de toda la batalla, el que le costó la victoria: confió en su superioridad. Creyó que los ingleses se asustarían ante los 23 barcos españoles, que se contaban entre los mejores del mundo, y huirían de los 130 cañones del Trinidad (en esa época todavía no estaba remodelado). Optó por no concentrar la escuadra, dejándola dividida en pequeños grupos.*

*Al amanecer del 14 de Febrero de 1797 la espesa niebla no permitía ver si los ingleses se aproximaban, aunque pronto averiguaron que así era. Los quince barcos ingleses formaban una larga fila que desfilaba entre los dos grupos principales de la escuadra hispana. Eran las 11:00 horas.*

*A bordo del "Victory", John Jervis no supo de la presencia de la escuadra española hasta que la divisó en el horizonte. En seguida se dió cuenta de la gravedad del asunto y de la inferioridad numérica en que se encontraban. Sin saber si entablar combate o retirarse, el Comodoro Nelson informó desde el "Captain" la situación exacta de los buques enemigos, recomendando presentar batalla.*

*Jervis no lo dudó más. Organizó su flota en dos líneas cerradas para mantener la concentración durante la noche, puso las fragatas al frente y se dirigió hacia los españoles.*

*Al amanecer sólo divisó 7 barcos, la niebla ocultaba el resto. Pronto ésta se disipó y observó dos grupos: uno a barlovento con 17 barcos, y otro a sotavento con 6. Sabía que debía impedir a toda costa que estos se unieran, y para eso debía atacar al mayor, puesto que así impedía que avanzasen en la dirección del viento. Ordenó una formación en fila y se dirigió a rodear a estos.*

*Después del error inicial, Córdoba demostró una habilidad estratégica poco habitual en los combates navales españoles. Cuando vió a los ingleses avanzar, ordenó al "Santísima Trinidad", "San Nicolás", "Salvador del Mundo", "San José" y "San Isidro" virar a babor, con lo que amenazaba al enemigo con partir su formación por la mitad (lo que hicieron ellos en Trafalgar y quizá Nelson aprendió en San Vicente). Pero José de Córdoba y Ramos no había mostrado todas sus cartas, y se guardaba la mejor para el final.*



*Cuando observó la maniobra inglesa para impedir la ruptura de sus líneas, supo que había triunfado. Sólo le quedaba esperar que los ingleses estuviesen en L, virar de nuevo y atacar su retaguardia, cogiéndolos entre dos fuegos y provocando el desorden general. No contaba con el genio militar del Comodoro Nelson.*

*Antes de que pudiera dar la orden del segundo viraje, tres barcos rompieron la formación enemiga y se aproximaron, tras virar en redondo, por estribor. Si mandaba el viraje, los que estarían entre dos fuegos serían ellos; no podía hacerlo. Rápidamente, los tres barcos les plantaron cara, y fueron socorridos al poco tiempo por otros buques. Los tres navíos habían tomado el "San Nicolás" y el "San José" y el "Trinidad" no podía aguantar mucho. Lucharon hasta la extenuación, y por fin vinieron en su ayuda el "Pelayo" y el "San Salvador del Mundo" entre otros. A pesar del auxilio, llegó la noticia de que el "San Isidro" y el "San Salvador del Mundo" habían sido igualmente apresados. José de Córdoba informó a los otros buques que se iba a rendir.*

*El "Pelayo" no lo dudó, y su capitán, Cayetano Valdés, encañonó al "Santísima Trinidad", diciéndole que si arriaba bandera lo tomaría como enemigo y él mismo lo hundiría. Tras esto, Córdoba decidió que prefería morir en manos inglesas que en las de su propia escuadra, y tras varias horas de lucha, los ingleses se retiraron, dejando libre el camino hacia Cádiz. Córdoba huyó por la ruta que le habían dejado.*

*En la mañana del 14, Nelson ocupaba una de las últimas posiciones de la formación inglesa; sólo dos barcos estaban a su popa. Observaba las evoluciones de la flota enemiga y vió perfectamente las intenciones del Almirante español; estaba prevenido para lo que sucedió a continuación.*

*Las ordenes llegaron del "Victory": girar a babor siguiendo cada uno al barco que le precedía. La angustia se apoderó de Nelson; Jervis había caído en la trampa del español. ¿Qué debía hacer?. No había tiempo de alertar al "Victory", tenía que actuar por su cuenta. Si seguía la formación no habría nada que hacer. Si salía de esta y los ingleses perdían la batalla de todas formas, sería tomado por insubordinado y habría acabado su carrera militar.*

*Se decidió. Ordenó a los buques que le seguían que hicieran lo mismo que él, viró en redondo y marchó hacia los españoles. Primero abordó el "San Nicolás", luego el "San José" y, tras recibir refuerzos, el "San Isidro" y el "San Salvador". La batalla fue un éxito sin comparación, pero aun así seguían siendo 20 barcos españoles contra 15 ingleses, tres de estos seriamente dañados.*

*Les abrieron camino hacia Cádiz, y esperaron a que se retiraran. Ni siquiera hubo persecución, la batalla había acabado, 5 gloriosas horas para Nelson y la armada inglesa.*

## ***La Batalla de Trafalgar.***

*Napoleón idea un plan para invadir Inglaterra. Mandar una escuadra Franco-Española a las Indias Occidentales , y cuando los ingleses manden sus fuerzas navales allí, la escuadra debe volver inmediatamente para unirse con otros barcos del Ferrol, Rochefort y Brest, y dirigirse al Canal de la Mancha donde controlará el desembarco, de 160.000 hombres en 2.000 buques de transporte, en Inglaterra.*

*La primera fase de la misión se cumple. Pero a la vuelta de las Indias Occidentales, la escuadra franco-española se encuentra con Sir Robert Calder y parte de la Flota del Canal, que estaba a la espera de la escuadra, días antes un navío había divisado a la escuadra y llevó la noticia a Inglaterra.*

*El encuentro se efectúa a 25 leguas de distancia del cabo Finisterre, pero a pesar de la superioridad numérica, la ineficacia del Almirante Villeneuve, que está al mando de la escuadra, permite a los ingleses capturar dos navíos españoles, Firme y San Rafael.*

*La escuadra tiene que dirigirse a Vigo para reparar los barcos y atender a los heridos. Una vez repuestos se encaminan al Ferrol, pero tienen que dejar en Vigo los navíos España, América y Atlas para su reparación. En el Ferrol se refuerzan con los navíos que los estaban esperando.*

*Entonces Villeneuve, desatendiendo las órdenes de Napoleón, se dirige a Cádiz, donde llega el 20 de agosto de 1805.*

*Napoleón monta en cólera al enterarse, levanta el campamento donde estaban las tropas que debían desembarcar en Inglaterra, y se encamina a Austria.*

*Manda a Villeneuve que salga de Cádiz y se dirija a Cartagena en busca de refuerzos y de allí que parta a Nápoles. Pero los ingleses ya han bloqueado la salida de Cádiz.*

*El 28 de septiembre se une a la fuerza de bloqueo inglesa Horatio Nelson, que coge el mando de Cuthbert Collingwood.*

*En los días siguientes Nelson invita a cenar a todos los capitanes. Estas cenas tienen un carácter informal y en ellas Nelson aprovecha para exponer su plan.*

*Dividirá su flota en dos divisiones, una de ellas atravesará la línea del enemigo entre la retaguardia y el centro y se concentrará en el tercio de la retaguardia.*

*La segunda división cortará la línea entre el centro y la vanguardia, concentrándose en los barcos del centro, de esta forma la vanguardia del enemigo tendrá que dar un círculo para volver y auxiliar al resto de la flota.*

*Collingwood dirigirá la división que atacará la retaguardia, y Nelson comandará el ataque por el centro, los demás capitanes tienen total libertad para causar mas daños a la escuadra franco-española.*

*A este plan Nelson lo llamó El Toque de Nelson.*

*" Si se descubre la escuadra enemiga al viento en línea de batalla, y que las dos columnas y la división de vanguardia pueden alcanzar esa línea, esta probablemente tendrá tal extensión, que la cabeza no podrá acudir al socorro de la cola. Por tanto es verosímil que haré la señal al segundo comandante de cortarla hacia el duodécimo navío, contando desde la cola, ó por donde pueda, sino puede llegar a esa altura. Yo con mi columna atacaré hacia el centro y la división de*



*vanguardia atacará dos, tres ó cuatro navíos mas arriba del centro, de manera a tener la seguridad de atacar el navío del comandante en jefe de la escuadra enemiga, buque que es preciso apresar a todo trance. El plan general de la escuadra británica debe ser el de estrechar todos los buques enemigos desde el segundo ó tercero mas allá del comandante en jefe (suponiendo a este en el centro) hasta la cola de la línea ".*

*Mientras, en Cádiz, Villeneuve no tiene muy claro lo que ha de hacer y el 8 de octubre celebra un consejo a bordo del Bucentaure donde intervienen :*

*Villeneuve, los Contra-Almirantes Dumanoir y Magon, y los capitanes de navío Cosmao, Maistrat, Villegris y Prigny todos por parte francesa, y los tenientes Gravina y Alava, jefes de escuadra Escaño y Cisneros, y brigadieres Galiano y Churruca, por parte española.*

*Desde el principio Villeneuve pretende que la escuadra salga de Cádiz, pero Gravina sensatamente le replica con las siguientes palabras:*

*" No apruebo, la salida del puerto de la escuadra combinada, porque está muy avanzada la estación, y los barómetros anuncian mal tiempo, no tardaremos en tener vendaval duro, y por mi parte creo que, la escuadra combinada haría mejor la guerra a los ingleses fondeada en Cádiz, que presentando una batalla decisiva. Ellos tienen con qué reponer las naves que les destrocamos en un combate; pero ni España ni Francia cuentan con los recursos marítimos de guerra que la Inglaterra posee. Además: el reciente combate sobre cabo Finisterre ha hecho ver que la escuadra francesa es espectadora pasiva de las desgracias de la nuestra: sus buques han visto que nos apresaban los navíos*

*San Rafael y Firme, y no hicieron ni un movimiento para represarlos, no pudiendo hacerlo los nuestros por las muchas averías que sufrieron de resultas del encuentro, y me temo mucho que en la acción que vamos a tener suceda otro tanto...¿Por qué salir el almirante francés de la bahía de Cádiz?. Aquí obligaríamos á los ingleses á sostener un estrecho bloqueo, otro en Cartagena, donde hay armados fuerzas navales, y sobre Tolón también otro. Para estos bloqueos tendrían que hacer grandes sacrificios: con el sostenimiento de tres escuadras en un invierno que está próximo, y con las averías que forzosamente han de tener, conseguiríamos ventajas equivalentes a un combate".*

*Este comentario termina convenciendo a todos, y se acuerda permanecer en Cádiz hasta que las fuerzas inglesas disminuyan.*

*Nelson ordena atacar todo barco de avituallamiento que se dirige a Cádiz, lo que agrava los problemas de la escuadra, que tiene dificultad de aprovisionarse al estar Andalucía recuperándose de la epidemia de fiebre amarilla que había matado a miles de personas y gran parte del ganado.*

*En cambio la flota de Nelson se prepara minuciosamente para el combate, las tripulaciones diariamente hacen prácticas de tiro, y la comida es generosa para todos.*

*Los ingleses sitúan fragatas a pocas leguas de Cádiz para controlar todos los movimientos de la escuadra y así no ser vistos los navíos que forman la flota británica y evitar que se pueda determinar el número de navíos que la componen.*

*Villeneuve recibe una carta del ministro francés Decrés informándole que se tiene que presentar en París y dejar su cargo a Rosilly que se encamina hacia Cádiz para relevarle.*

*El 17 de octubre Villeneuve recibe información del servicio de inteligencia: 4 buques británicos salían al mediterráneo desde Gibraltar escoltando un convoy, y que otros 2 buques se hallaban en*

*Gibraltar reaprovisionándose y sometidos a reparaciones.*

*Al día siguiente Villeneuve , pensando que la flota de Nelson se ha debilitado con las bajas de los barcos antes indicados, se decide sacar la escuadra de Cádiz y así intentar conseguir la reconciliación con el emperador.*

*El 19 hace las convenientes señales para darse al mar toda la escuadra. Está compuesta por 33 navíos mientras que los ingleses tienen 27.*

*A las 06.00 horas aparece la señal <Izad velas y adelante>, al mediodía, con solo 7 barcos fuera, el viento desaparece y reina la calma, es necesario utilizar botes para remolcar el resto de la escuadra, al mediodía del 20 toda la escuadra se encuentra en mar abierto, en Cádiz se presiente la catástrofe y en la iglesia del Carmen es tal la cantidad de gente que acude a rezar, que se tienen que formar tandas para entrar.*

*El tiempo que había permanecido la escuadra en Cádiz había restado habilidad en los miembros de las tripulaciones, además los navíos no estaban suficientemente equipados. Los españoles se temen lo peor.*

*El 19 a las 9'30 horas el Mars repite la señal ' El enemigo empieza a salir del puerto ' , entonces desde el Victory se iza la señal ' Persecución general, sudeste '. Nelson establece un sistema de seguimiento de la escuadra, manda colocar dos fragatas cerca del enemigo para que comuniquen los movimientos al Defence, este al Colossus, este al Mars y por fin desde el Mars al Victory. Las comunicaciones durante la noche se hacen con luces.*

*Durante el 20, la escuadra se dirige al sur, hacia el estrecho de Gibraltar, alejándose del cabo de Trafalgar. La formación es de 3 columnas, pero muy irregulares debido a la poca experiencia de las tripulaciones. A última hora de la tarde el viento sopla del oeste, lo que permite que los barcos giren y se encaminen directamente al estrecho, pero esta maniobra termina de desordenar la formación. A las 19'00 horas en el Redutable se ven luces de señal de los barcos de Nelson, y se lo informa a Villeneuve, pero las comunicaciones en la escuadra combinada se hace mediante altavoz y hasta las 20'30 horas no llega el mensaje; Entonces Villeneuve ordena que la escuadra se coloque en línea de batalla.*

*Al amanecer del día 21, las dos flotas se distinguen claramente. A las 5'45 desde el Victory se transmite el mensaje para que la flota se divida en dos columnas. Entonces el General Gravina pide a Villeneuve permiso para obrar independientemente de la línea con la escuadra de observación que está á sus ordenes, el francés lo desaprueba, previniendo a Gravina que permanezca en la línea de batalla y subordinado á los movimientos generales.*

*Villeneuve ordena una virada por redondo á un tiempo en toda la línea, el efecto fue hacer la vanguardia retaguardia, y la retaguardia vanguardia. La línea se había roto dejando grandes claros al enemigo. Este movimiento lo realizó Villeneuve para tener Cádiz bajo el viento en el caso de una derrota.*

*Mientras, en el Victory, Nelson está en cubierta observando la escuadra combinada, el cirujano del barco observa que Nelson lleva las condecoraciones cosidas a la chaqueta, siendo un blanco fácil, pero antes de poder comunicarselo a Nelson, este se vuelve al grupo de oficiales para*



*desplegar un mensaje a toda la flota. ' Inglaterra espera que todo hombre cumplirá con su deber ', y  
acontinuación ' Atacad al enemigo de cerca '.*

*En el San Juan Nepomuceno, Churruca mira por el telescopio el mástil del Bucentaure a la espera  
de una solución, como no se produce, sacude la cabeza y se dirige a su segundo al mando " Nuestra  
vanguardia será aislada del cuerpo principal y nuestra retaguardia se verá abrumada. La mitad de  
la línea estará obligada a permanecer inactiva. El almirante francés no lo entiende. Sólo ha de  
actuar con osadía, sólo ha de ordenar que los barcos de la vanguardia viren de nuevo a sotavento y  
se sitúen detrás de la escuadra de retaguardia. Eso colocaría al enemigo entre dos fuegos ",  
¡Perdidos! ¡Perdidos! ¡Perdidos!.*

*A las doce menos cuarto el San Agustín dispara un primer cañonazo, siguiéndole otro del Monarca.  
El Royal Sovereing manda la columna de sotavento, que es la primera en tomar contacto con la  
escuadra combinada.*

*El Royal Sovereing descubre una abertura entre el Santa Ana y el Fougueux, se introduce por ella y  
descarga una andanada contra el Santa Ana y contra el Fougueux. Ambos se reponen y responden al  
fuego.*

*El Santa Ana entonces se entabla con el Royal Sovereing, Alava, conociendo que su enemigo quiere  
pasar a sotavento, pone toda su gente a estribor.*

*Mientras, el Victory se lanza entre los navíos Santísima Trinidad y Bucentaure, pero el general  
Cisneros junta el Santísima con el Bucentaure y no deja hueco por donde pasar, entonces el Victory  
se lanza contra el Bucentaure y el barco que tiene en popa, el Redoutable.*

*Villeneuve comienza a hacer señales a la división de vanguardia para que vire y venga a reforzar el  
centro de la línea de batalla, pero Dumanoir no quiere hacer caso de la orden.*

*Desde el Redoutable se intenta lanzar los garfios de sujeción por encima del Victory, para intentar el  
abordaje, pero el Victory es mas alto. Mientras en las cofas del navío francés los francotiradores  
barren la cubierta del Victory. Uno de ellos consigue dar a Nelson, que gravemente herido es bajado  
a la cubierta de sollado.*

*El Victory está a punto de ser tomado, pero en su ayuda viene el Temeraire, por el costado  
desprotegido del Redoutable, y lanza una descarga de sus cañones que produce una carnicería en el  
barco francés.*

*El Fougueux, maltrecho tras su primer encuentro con el Royal Sovereing, acude a socorrer al  
Redoutable. Se juntan los cuatro barcos que quedan enganchados por sus costados.*

*El Redoutable pierde el palo mayor y el de mesana, desaparece su castillo de popa y cinco sextas  
partes de su tripulación están fuera de combate; Tiene que arriar la bandera y es remolcado por el  
Swiftburne.*

*El Bucentaure se queda junto al Santísima Trinidad rodeado de barcos enemigos. Mas de la mitad de  
su tripulación y oficiales están heridos ó muertos, Villeneuve recorre la cubierta diciendo " Entre la  
carnicería que me rodea, ¿No hay una bala destinada a mí? ". Poco después arría su bandera.*

*El Santísima Trinidad se queda solo rodeado de siete navíos ingleses, pero todavía sostiene el fuego,  
el capitán del África envía un oficial a aceptar la rendición del navío, pero es cortésmente escoltado  
de vuelta a su bote y se reanudan los disparos por más de una hora, hasta , que ni para las bombas  
de achicar, ni para los cañones, hay hombres.*

*Entonces el barco se rinde. Es un bamboleante casco gigantesco y sin mástiles. Se niega a hundirse durante casi tres días, mientras los tripulantes de los barcos británicos Ajax y Revenge tiran a los muertos por la borda y bajan todos los heridos que pueden a los botes, pero el día 24 se rompen los cables de remolque y se hunde, de las escotillas asciende un aullido espantoso, es de los desgraciados que hay en la cubierta inferior.*

*La columna de observación, que cubre la retaguardia de la escuadra combinada, se ve envuelta por navíos que siguen a Collingwood. El principal objeto es el apresamiento del buque insignia del general Gravina, el Príncipe de Asturias. Este tiene que luchar contra los navíos Defiance y Revenge. El San Ildefonso, que se haya delante de Gravina, vira en redondo para equilibrar la pelea, pero al notarlo los navíos inglese Dreadnought, Poliphemus y Thunderer arriban á todo trapo sobre los españoles, teniendo el San Ildefonso que arriar la bandera después de una defensa desesperada. El Príncipe de Asturias se queda solo, el brazo de Gravina a sido arrancado, y los palos de mesana y mayor amenazan con venirse abajo. Pero el San Justo y Neptune consiguen llegar hasta el. Gravina indica a la fragata Thémis que lo remolque y dá instrucciones a los demás barcos que puedan navegar, que lo sigan hasta Cádiz.*

*Con 11 navíos casi destrozados pone rumbo a Cádiz. Atrás queda el San Juan Nepomuceno, desarbolado, acribillado, y muerto su comandante Cosme Damián Churruca. Una bala de cañón lo derribó, pero el se levantó diciendo "Esto no es nada, siga el fuego", al poco tiempo muere desangrado. El San Juan Nepomuceno es apresado al no poder seguir a Gravina.*

*Nelson a muerto y Collingwood manda ahora la flota británica. Las últimas órdenes de Nelson es que la flota anclara ante el temporal que se avecina, pero Collingwood no ancla la flota. Durante casi una semana, la tempestad que azota la costa de Cádiz fue peor que el combate sucedido. El Redoutable, que es remolcado por el Swiftsure, se hunde con muchos de los heridos todavía a bordo.*

*El Bucentaure, sin mástiles, encalla en la playa cercana al puerto. Los tripulantes son británicos que conducen la presa hacia Gibraltar. Estos son acogidos con hospitalidad por los gaditanos (que diferencia con los pobres miembros de la Armada Invencible, que siglos atrás, naufragaron en las costas inglesas y fueron asesinados).*

*Desde Cádiz salen varios navíos para intentar recuperar a los apresados. Son: Asís, Montañés, San Justo y Rayo que salen en busca del Santa Ana; Más adelante se les une dos navíos franceses. El Santa Ana es recuperado pero debe ser remolcado a causa del mal estado del casco por la fragata Themis.*

*El rayo es arrastrado a la costa y allí embarranca, igual que el San Francisco, Monarca y Neptuno.*



## Luis de Córdova y Córdova (1706-1796), capitán general de la Real Armada



*Luis de Córdova ingresó en la Armada en 1721 y sirvió con distinción en los grados subalternos. Ascendido a capitán de navío en 1747, mandó el América que, junto al Dragón, combatió y apresó al argelino Dansik.*

*Promovido a teniente general en 1774, participó en 1779 en la campaña del canal de la Mancha mandando la escuadra que, combinada a la francesa del conde de Orvilliers, pretendió invadir Inglaterra. En 1780, incorporado al bloqueo de Gibraltar, logró apresar un convoy inglés de 55 velas. Al mando de otra escuadra combinada hispano-francesa operó de nuevo en el canal de la Mancha, en maniobras de distracción para propiciar la reconquista de Menorca, y consiguió apresar otro convoy inglés de 24 velas sobre las Sorlingas. Vuelto a Gibraltar para continuar el bloqueo, no pudo impedir el socorro que el almirante Howe*

*introdujo en la plaza, aunque Córdova intentó darles alcance en su retirada, provocando un combate infructuoso en cabo Espartel (20 de octubre de 1782).*

**Francisco Javier Uriarte**

*Uriarte sentó plaza de guardamarina en 1774. Se halló en las campañas de Argel (1775) y Santa Catalina (1776-1777). A las órdenes de Luis de Córdova y al mando del navío Firme concurrió al bloqueo de Gibraltar y combate del cabo Espartel (1782). Participó en la expedición científica al estrecho de Magallanes, a las órdenes de Antonio de Córdoba (1788-1789). Sirvió en la campaña del Rosellón (1793) y el año siguiente, mandando la flagata Lucía, realizó un viaje al Río de la Plata para traer caudales. Obtuvo sucesivamente los mando de los navíos Terrible y Concepción de la escuadra de Mazarredo, con el que estuvo en Brest, el Principe de Asturias, el Guerrero, el Argonauta - con el que transportó a los Reyes de Etruria- y, finalmente, el Santísima Trinidad, con el cual participó en el combate de Trafalgar, resultando herido y prisionero de guerra. En 1806, ascendido a*

*jefe de escuadra, Uriarte fue nombrado mayor general de la escuadra estacionada en Cádiz y consejero de la Guerra. En Madrid se encontraba al ocurrir los sucesos de 1808, por lo que se presentó a la Junta de Sevilla y fue nombrado gobernador militar de la isla de León, donde asistió al sitio a que fue sometida la plaza por los franceses. En 1811 obtuvo el mando del arsenal de La Carraca y de allí pasó a Cartagena como gobernador político y militar. Ascendido a teniente general de la Real Armada, fue nombrado capitán general del departamento de Cartagena en 1816. En 1822 se retiró a El Puerto de Santa María, donde falleció en noviembre de 1842, en el empleo de capitán general de la Real Armada que había obtenido en 1836.*

***Sobre el combate de trafalgar a bordo del Santísima Trinidad.******Benito Pérez Galdós, Episodios Nacionales, Trafalgar.***

*[..... Alcé la vista al alcázar de popa y vi que el general Cisneros había caído. Precipitadamente le bajaron dos marineros a la cámara. Mi amo continuaba inmóvil en su puesto; pero de su brazo izquierdo manaba mucha sangre. Corrí hacia él para auxiliarle, y antes que yo llegase, un oficial se le acercó intentando convencerle de que debía bajar a la cámara. No había éste pronunciado dos palabras, cuando una bala le llevó la mitad de la cabeza, y su sangre salpicó mi rostro. Entonces, don Alonso se retiró, tan pálido como el cadáver de su amigo, que yacía mutilado en el piso del alcázar.*

*Cuando bajó mi amo, el comandante quedó solo arriba con tal presencia de ánimo, que no pude menos de contemplarle un rato, asombrado de tanto valor. Con la cabeza descubierta, el rostro*



*pálido, la mirada ardiente, la acción enérgica, permanecía en su puesto dirigiendo aquella acción desesperada que no podía ganarse ya. Tan horroroso desastre había de verificarse con orden, y el comandante era la autoridad que reglamentaba el heroísmo. Su voz dirigía a la tripulación en aquella contienda del honor y la muerte.*

*Un oficial que mandaba en la primera batería subió a tomar órdenes, y antes de hablar cayó muerto a los pies de su jefe; otro guardia marina que estaba a su lado cayó también malherido, y Uriarte quedó al fin enteramente solo en el alcázar cubierto de muertos y heridos. Ni aun entonces se apartó su vista de los barcos ingleses ni de los movimientos de nuestra artillería; y el imponente aspecto del alcázar y toldilla, donde agonizaban sus amigos y subalternos, no conmovió su pecho varonil ni quebrantó su enérgica resolución de sostener el fuego hasta perecer. ¡Ah! Recordando yo después la serenidad y estoicismo de don Francisco Javier Uriarte, he podido comprender todo lo que nos cuentan de los heroicos capitanes de la antigüedad. Entonces no conocía yo la palabra sublimidad; pero, viendo a nuestro comandante, comprendí que todos los idiomas deben tener un hermoso vocablo para expresar aquella grandeza de alma que me parecía favor rara vez otorgado por Dios al hombre miserable.*

*Entretanto, gran parte de los cañones habían cesado de hacer fuego, porque la mitad de la gente estaba fuera de combate.....]*

## *Don Baltasar Hidalgo de Cisneros*



*Ingresó en la armada en 1770. Navegó por aguas de la Península y América desde 1772 a 1778, asistiendo en diferentes buques al socorro de Melilla, expedición contra Argel y la primera campaña del Canal de la Mancha en la escuadra de Luis de Córdoba. En 1780, al mando de la balandra Flecha apresó los corsarios británicos Rodney y Nimbre, y en 1781, al mando de la fragata Santa Bárbara, capturó otros cuatro de la misma nacionalidad.*

*Comandante del jabeque Mallorquín, asistió a la expedición contra Argel (1783). Tomó parte muy activa en la guerra contra Francia entre 1790 y 1795 al mando de diversos navíos y divisiones. Como comandante del navío San Pablo contribuyó a evitar el apresamiento del Santísima Trinidad en el combate de San Vicente (1797). Entre 1798 y 1802, que ascendió a jefe de escuadra, comandó el Santa Ana y varias divisiones con las que hizo campaña en el Mediterráneo y golfo de Cádiz. En 1805, siendo general del arsenal de Cartagena, a sus instancias*

*obtuvo embarco en el Neptuno, en Ferrol, y se trasladó a Cádiz, donde trasbordó su insignia al Santísima Trinidad, participando en el combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), del que resultó herido y prisionero al irse a pique su navío. Ascendido a teniente general el 7 de noviembre del mismo año, se trasladó a Cartagena. Al iniciarse la guerra de la Independencia, Cisneros se hizo cargo de dicho departamento, de donde pasó a Montevideo en 1809 y nombrado virrey de Buenos Aires. Fue arrestado por los revolucionarios independentistas del Río de la Plata en mayo de 1810 y fue conducido de nuevo a Europa al año siguiente. Regresando a Cádiz, fue sucesivamente vocal de la Regencia (1812), capitán general del Departamento de Cádiz (1813), ministro de Marina (1818) y, después de varias vicisitudes, fue nombrado en 1823 capitán general del Departamento de Cartagena, donde falleció el 9 de junio de 1829.*



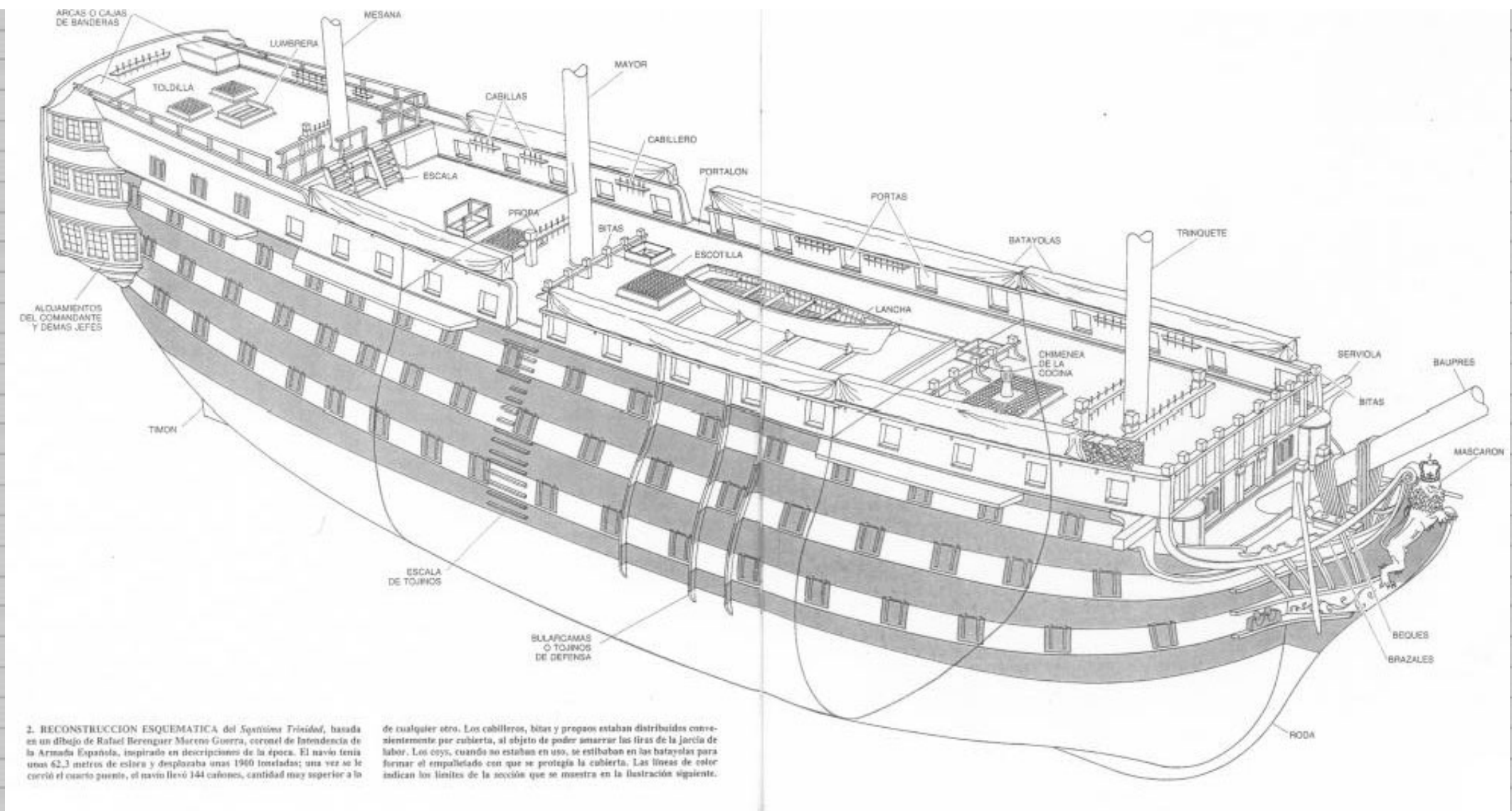
## Especificaciones técnicas del Navío Santísima Trinidad

Construido por Mateo Mullan, Pedro de Acosta e Ignacio Mullan en el arsenal de la Habana (Cuba), se comenzó en septiembre de 1767. Fue botado al agua el 2 de marzo de 1769. Capitaneado por el Almirante Don Baltazar Hidalgo de Cisneros "El Magnífico." y se hundió en 1805 presumiblemente cerca de Punta de Camarinal.

**Dimensiones principales 1805.** (Pies de Burgos-Pulgadas-Líneas - metros)  
**Eslora entre alefrices.....221-00-00 - 61,29m** (en la primera cubierta)  
**Manga de fuera a fuera.....58-04-00 - 16,25m**  
**Puntal sin la vuelta del bao.....28-09-06 - 8,01m**  
**Calado medio..... 28-06-00 - 7,96m**

**Desplazamiento: 2.935 toneladas de arqueo y 4.950 de desplazamiento**

**Dotación            1048 hombres**



Inicialmente proyectado como navío de tres puentes y ciento dieciocho cañones y dentro de las normas del sistema inglés traído a España por los constructores británicos que vinieron a nuestro país, merced a las propuestas y gestiones de Don Jorge Juan.

*Deseando el marqués de la Ensenada (Zenón de Somodevilla y Bengoechea) modernizar la construcción naval española, encomendó a Don Jorge Juan en 1748 con dos guardia marinas rubios de ojos azules que pasase secretamente a Gran Bretaña, pusieron una librería y fue consiguiendo reunir información relativa no solo a su sistema de construcción naval sino sobre todos los demás adelantos británicos en todas las ramas científicas y de comercio. Envío a España varios ingenieros, oficiales y operarios ingleses, entre los que se encontraban Mateo Mullan y su hijo Ignacio. Las aventuras de Don Jorge Juan terminaron al ser descubierto incluída una huida pasada por agua.*

No existe plano completo de este navío, aunque sí precedentes y datos que permiten dar una idea muy aproximada del mismo. Como precedente, existe un plano de navío de



ciento doce cañones, hecho en la sala de dibujos de La Carraca en el año 1765, por Mateo Mullan y delineado por su hijo, el Alférez de Fragata don Ignacio Mullan. Comparando este plano concreto con los anteriores del sistema Gaztañeta, se observan grandes diferencias, en cuanto de refiere a la cuaderna maestra, al lanzamiento del tajar y a la proporción eslora/manga.

Sus dimensiones principales, en pies de Burgos:(y metros),son las siguientes:

eslora 213<sup>2</sup>/<sub>3</sub>(59,54); quilla, 182<sup>5</sup>/<sub>12</sub>(50,83);manga, 57<sup>3</sup>/<sub>4</sub>(16,09); puntal,: 281<sup>1</sup>/<sub>12</sub>(8,06).

Originariamente se trataba de un navío de tres puentes y aunque algunas fuentes lo dan con el porte de 112, 116,o 118, cañones, lo cierto es que la más difundida le atribuye 120, repartidos del modo que se indica seguidamente: 30 cañones de 36 libras; 32 de 24; 32 de 18 y 26 de 8.

En 1770, a su llegada a El Ferrol para ser artillado, fue sometido a diversas pruebas. Se le apreciaron varios defectos. Por esta razón fue reformado en 1771, en el sentido de incrementarle en 8; pulgadas el ancho de la pala del timón, en tanto que se le reducía de:37o a:33 o la graduación del bauprés.

Recordamos que a partir de 1776 se estableció en el Título XXIII de la Ordenanza de Arsenales el siguiente pintado de los buques:

Casco exterior por encima de la flotación y arboladura: Amarillo y negro

Cámaras: porcelana y azul

Entrepuentes y castillo: tierra roja

Asimismo se fijaba el periodo de pintado del buque en dos años.

En 1753 y hasta 1793 año en que se decreta que el mascarón sea alusivo al nombre del buque, se unificó el mascarón o figurón de proa de todos los buques de guerra, que sería a partir de entonces la figura de un león rampante coronado.

Posteriormente se observó que el navío adolecía de una falta de estabilidad y por tal motivo escoraba con exceso aún con vientos bonancibles, de modo que la primera batería quedaba inservible. Como consecuencia de ello en: 1778 se le dotó de una falsa quilla o. zapata de 12 pulgadas de grueso a popa y 3 a proa al mismo tiempo que se le rebajaba la altura de los entrepuentes las cantidades siguientes: 10 pulgadas entre la 1ª y 2ª cubiertas; 8 entre la 2ª y la 3ª y 6 entre la 3ª y el alcázar. A pesar de esta: obra, no se consiguió corregir el defecto del exceso de inclinación por lo que de nuevo fue reformado en Cádiz en 1795, hasta dejarlo con las dimensiones, en pies de Burgos (y metros), siguientes:

eslora, 220<sup>1</sup>/<sub>2</sub>(61,44); quilla, 186 (51,83);manga, 58<sup>1</sup>/<sub>3</sub>(16,25); puntal, 283<sup>4</sup>/<sub>4</sub>(8,01).

Al mismo tiempo se le aumentó la artillería hasta las 134 piezas que se indican a continuación:

36 cañones de 32 libras; 34 de 24; 36 de 12; 18 de 8 y 10 obuses de 24.

Anterior a esta reforma paso por el astillero de Cádiz en febrero de 1882 donde se le forró de cobre la obra viva. Para un navío de tres puentes se usaban unas 2400 panchas de cobre y unos 10000 clavos. Las dimensiones de las planchas eran: 5-10x1-9(pies-pulgadas) x1 (línea)

Posteriormente, al ser reparado el Santísima Trinidad de los daños sufridos, en el combate de cabo San Vicente (1797) y como la falta de estabilidad no se había solucionado aún, se optó por embonar el casco, y, lamentablemente, se aprovechó la circunstancia para correrle la cuarta batería. Así en 1799 llevaba en total 136 piezas que se indican a continuación: 32 cañones de 36 libras; 34 de 24; 36 de 12; 18 de 8; 10 obuses de 24 libras y 6 esmeriles.

Luego, antes del combate de Trafalgar, se le montaron otros cuatro obuses en la cubierta alta, con lo que pasó a llevar 140 cañones.

Entre sus múltiples acciones de guerra, está el apresamiento de un convoy inglés de 51 buques en 1780, tras haber puesto en fuga la eslorá. En 1782 se incorpora a la Escuadra combinada del Mediterráneo de Don Luis de Córdoba, es insignia de los Almirantes Don José de Córdoba, Don Juan de Lángara y del mismo Don Luis de Córdoba, participando en el segundo sitio de Gibraltar. Interviene en los combates de cabo Espartel y cabo San Vicente

El 14 de Febrero de 1797, participa en el combate de cabo San Vicente como buque insignia de Córdoba, trabando combate con el navío británico de 100 cañones CAPTAIN, mandado por el propio Nelson, y el CULLODEN (74 cañones), posteriormente le atacaron el BLENHEIM (98), el ORION (74), el IRRESISTIBLE (74) y el EXCELLENT (74). Cuando estaba totalmente desarbolado y con 476 bajas a bordo, arría la bandera. Sin embargo, acude en su auxilio el navío INFANTE DON PELAYO (74) al mando de Cayetano Valdes, secundado por los navíos SAN PABLO, CONDE DE REGLA y PRINCIPE DE ASTURIAS que consiguen rescatarlo.

*El 25 de Julio de 1797 el Contralmirante Nelson dirige su mayor fracaso, un ataque en Santa Cruz de Tenerife, tras ser totalmente rechazado y capturados todos los ingleses se le obliga a rendirse (oficialmente) en una cena en el Santísima Trinidad. En una carta que dirigió a su esposa tras el encuentro (que vería en el navío) comentaba algo así; los españoles construyen magníficos barcos pero sus tripulaciones son lamentables.*

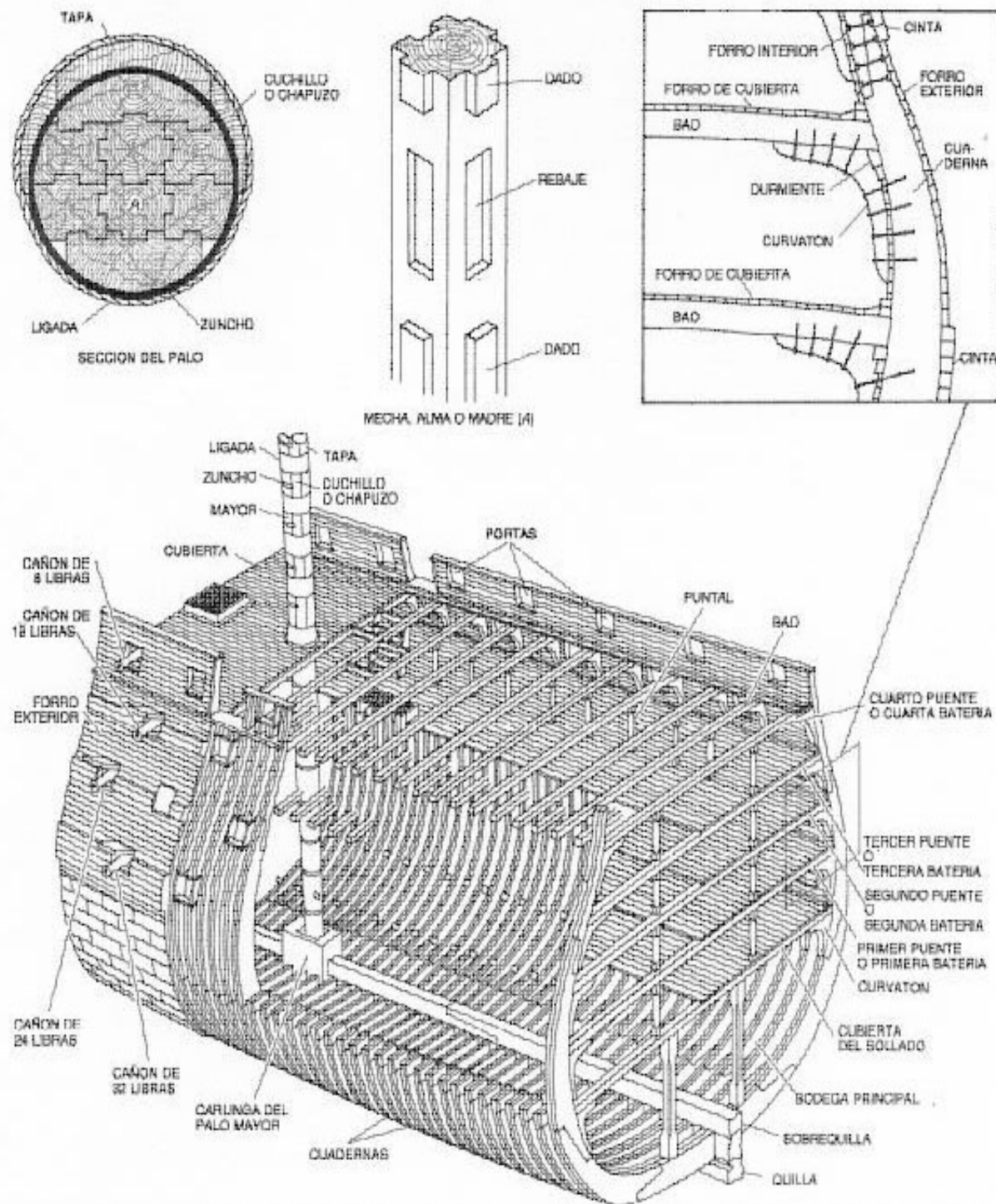
El 21 de octubre de 1805, interviene en la Batalla de Trafalgar, al mando de Fco. Javier Uriarte, y el jefe de la escuadra española el Almirante Don Baltazar Hidalgo de Cisneros, siendo atacado en distintas fases del combate por los navíos ingleses NEPTUNE (80), LEVIATÁN (74), CONQUEROR (74), ÁFRICA (74) y PRINCE (98). *Los ingleses le atacaron con seis navíos al confundirlo con el buque insignia hispano-frances*

Tras varias horas de combate desarbolado y sin capacidad de moverse, con la mitad de su dotación muerta o herida *312 muertos y 338 heridos*, es asaltado al abordaje, y tras una feroz lucha cuerpo a cuerpo por todas sus bodegas, el buque se rinde al caer la tarde.

Las fragatas inglesas NAIADE y PHOEBE, tratan de remolcarlo hasta Gibraltar como presa de guerra, pero está tan deteriorado que se hunde en la tormenta posterior a la batalla al avistar el Peñón el 22 de octubre de 1805 tras una accidentada evacuación al no poder bombear todo el agua que en el entraba, terminando así su azarosa vida de 35 años al servicio de la Armada.

## Sección del casco.





## Dotación

La tripulación (*gente de mar encargada del manejo del buque y su artillería*) y guarnición (*infantería de marina embarcada*) **correspondiente a un navío de 112 cañones** según consta en el *Reglamento General de las Guarniciones y Tripulaciones, con que ha resuelto el Rey se armen en adelante los Buques de su Real Armada, tanto en tiempos de Paz como de Guerra, con proporción a sus portes, y calibres de la Artillería, que montan. 1 de Enero de 1788. Firmado por Antonio Valdés.* abarca un total de 878 individuos con la siguiente calificación:

### - Oficiales de Guerra

1 Brigadier  
 1 Capitán de Navío  
 1 Capitán de Fragata  
 4 Tenientes de Navío  
 4 Tenientes de Fragata  
 4 Alféreces de Navío  
 4 Alféreces de Fragata  
 Total 19 (311 + 3 guardiamarinas)

### - Oficiales Mayores

1 Contador  
 2 Capellanes  
 1 Cirujano de 1<sup>a</sup>  
 1 Cirujano de 2<sup>a</sup>  
 1 Piloto de 1<sup>a</sup>  
 2 Pilotos Segundos  
 3 Pilotines  
 Total 11(12)

### - Tropa de Infantería

168 (124+268)

### - Tropa de Artillería

57 (75)

### - Oficiales de Mar

2 Primeros Contramaestres  
 2 Segundos Contramaestres  
 1 Primer Guardián  
 2 Segundos Guardianes (uno de ellos Patrón fr Lancha)  
 1 Primer Calafate  
 3 Segundos Calafates



1 Mozo  
 1 Primer Carpintero  
 2 Segundos Carpinteros  
 1 Tercer Carpintero  
 1 Cocinero de Equipage  
 1 Buzo  
 1 Armero  
 1 Farolero  
 2 Maestros de Velas  
 1 patrón de Bote  
 Total 23 (36)

**- Artilleros de preferencia**

30

**- Artilleros Ordinarios**

100(168)

**- Marineros**

200(120)

**- Grumetes**

230 (168)

**- Pajes**

40(13)

**Total...878 (1018)**

Entre paréntesis se han indicado las cifras correspondientes que indican que iba equipado para situación de guerra en cuyo caso el Reglamento requería un aumento de individuos igual al número de cañones de sus baterías principales, dividiendo por dos la tropa de infantería y grumetes.

**Dotación según reglamento de 16 de octubre de 1803 para un navío de 130 cañones en tiempo de guerra:****- Oficiales de mar**

37

- Marineros

240

- Grumetes

250

- Artilleros de mar preferentes

30

- Artilleros de mar ordinarios

160

- Tropa de infantería

200

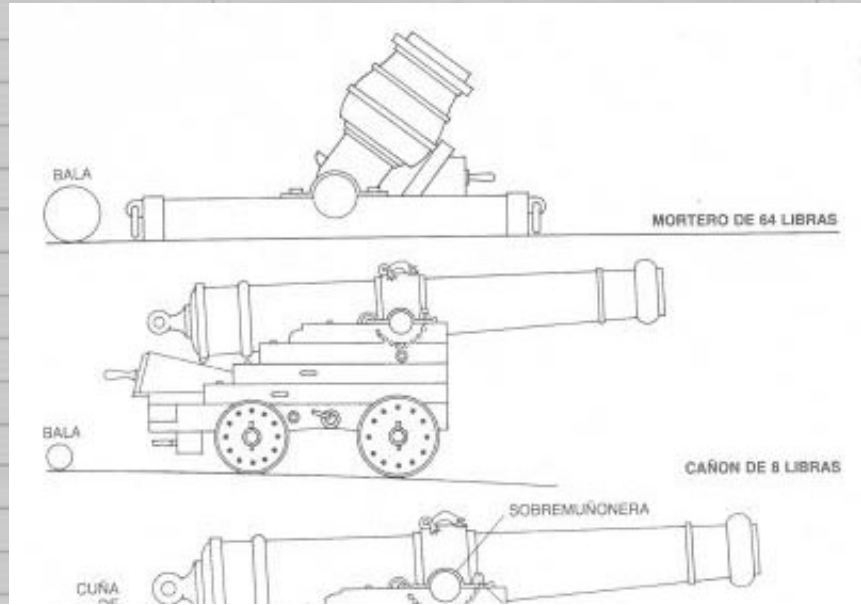
- Tropa de artillería

75

- Pajes

40

Total 1032

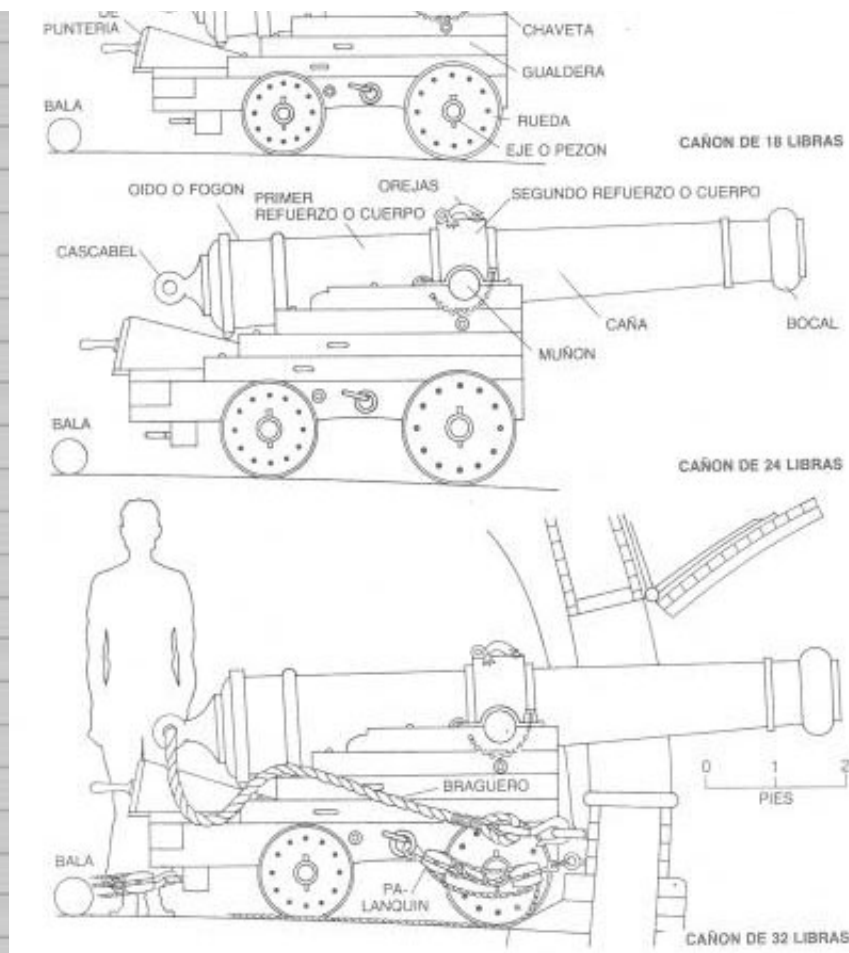


Armamento 1805.

- 32 cañones ..... 36 Libras
- 34 cañones ..... 24 Libras
- 36 cañones ..... 12 Libras
- 8 cañones ..... 18 Libras
- 14 obuses ..... 24 Libras
- 6 esmeriles

Después de la Guerra de Sucesión se adaptaron en la Marina Española los calibres franceses de 36,24,18,12,8,6 y 4, cuyas cifras indicaban el peso en libras de la bala, apareciendo en 1728 el primer Reglamento donde se fijaban las dimensiones de las piezas de artillería naval. El primer reglamento fijaba unas piezas de excesiva longitud y peso y fue reformado en 1752 y en 1765 donde se amplió el número de piezas de diferentes calibres. Al año siguiente el reglamento definió el calibre que deberían portar los navíos de la armada de tres puentes en: 112 de porte total, 32 de 36 libras en la primera





baterías, de 24 libras en la segunda, 12 y 8 libras en la tercera.

En 1778 la "Carron Iron Company" en Escocia desarrolló un nuevo tipo de cañón naval mas corto y ligero que sus antecesores, la carronada

En 1784 se adquirieron seis carronadas completas de grueso calibre que fueron probadas comparativamente con unos obuses marinos proyectados por el comisario General de Artillería Francisco Javier Rovira, piezas ligeras para lanzar granadas con tiro directo y aumentar los fuegos altos de los buques. Las pruebas fueron realizadas en 1785 a bordo del navío "Santa Ana" y sus resultado dieron lugar a que se introdujeran modificaciones en los obuses.

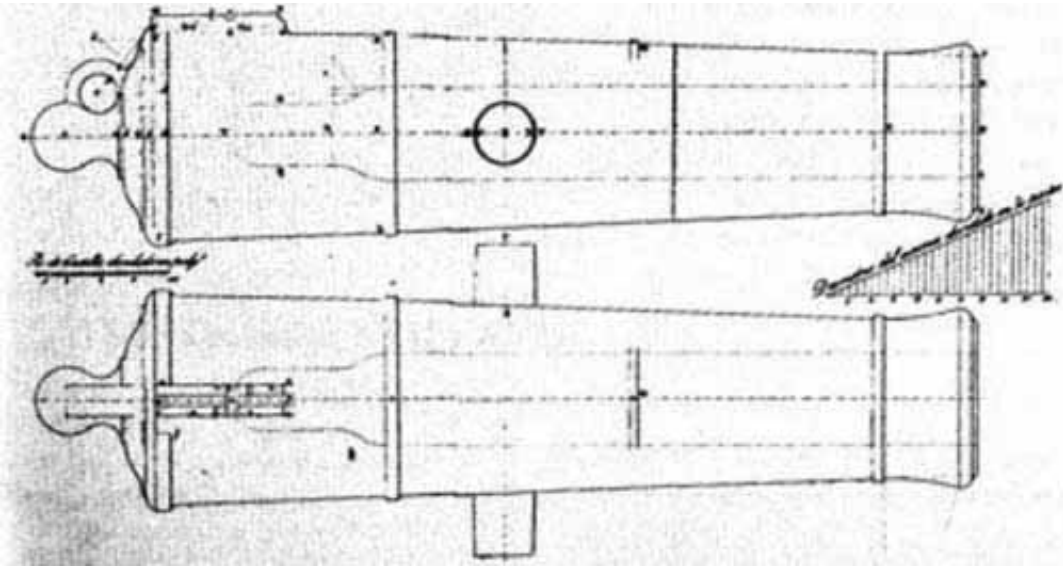
Los Obuses de Rovira fueron incorporados en el Reglamento de 1793 y el navío Santísima Trinidad quedó del siguiente modo: Porte total 130, primera batería 32 piezas calibre 36 libras, segunda batería 24 libras, tercera batería 12 libras, castillo y alcázar 10 obuses y 18 carronadas.

En 1798 se publicó un Reglamento específico de Obuses donde se aumentaba el número de estas piezas de forma notable quedando en 30 piezas para los navíos de tres puentes.

#### Dimensiones de los cañones según ordenanzas de 1783

Cañón	Calibre mm.	Longitud mm.	Alcance (bala rasa 15°)
<b>36 Libras</b>	175	2647	3326
<b>24 Libras</b>	153	2647	3113
<b>18 Libras</b>	139	2508	3028
<b>12 Libras</b>	122	2229	3071
<b>8 Libras</b>	106	1950	3100

La **carronada**, toma su nombre de la ciudad de Carron donde fueron fundidas por primera vez, de peso reducido permitió un importante aumento de calibre y sus dimensiones también reducidas permitieron ubicarlas en espacios donde la artillería convencional no podía instalarse por falta de espacio, facilitando la reducción de sirvientes. En contrapartida, poseían un corto alcance y poca precisión en los tiros, un retroceso excesivamente violento y una tendencia a embicar, efecto de su crecido Angulo giratorio.



En la figura: Obús de hierro calibre 48 diseñado por Rovira en 1784

El **obús** (Su nombre en realidad es "cañón bombero" u "obusero" porque obús es el nombre del proyectil o bomba) nace de la necesidad de lanzar bombas de una manera más eficaz que con las bombardas. Estas últimas sólo disparaban con elevaciones de más de 45° (como los morteros de hoy día) y eran muy difíciles de apuntar, por tanto muy imprecisas y válidas únicamente para blancos estáticos. El combate naval requería disparos en trayectoria horizontal. La solución al problema en España se dio en 1783 con la adopción del sistema Rovira. Esencialmente se trata de un cañón de gran calibre recamarado (es decir, el fondo del ánima -recámara- donde se aloja el saquete con la carga de proyección es de menor calibre que el ánima) debido a que la bomba -de hierro pero hueca- pesa mucho menos que su equivalente maciza, por lo tanto requiere menor cantidad de pólvora, y el cañón al mismo tiempo puede ser mucho más ligero de peso. Su aspecto es muy parecido al de un cañón "normal", pero algo más corto y "rechoncho"; la cureña es idéntica. Según el reglamento de obuses redactado en 1798 un navío de tres puentes debía montar 30 bomberos repartidos:

- De 48 lbs.(18 cm): 6 en la 3ª batería, 1 en el castillo y 6 en el alcázar (Es decir, 13 por banda)
- De 24 lbs.: 2 en toldilla (dos por banda).

El **esmeril** estaba clasificado como pieza de artillería pequeña, menor que el falconete, de 4 a 5 cm. de calibre. Curiosamente era pieza de retrocarga cargándose la recamara, que era extraíble e introduciéndose por la parte posterior de la caña. Se emplaza sobre las bordas, en alcázares, castillos y cofas, se cargaba fundamentalmente con metralla para batir el combes enemigo y obenques en los abordajes.

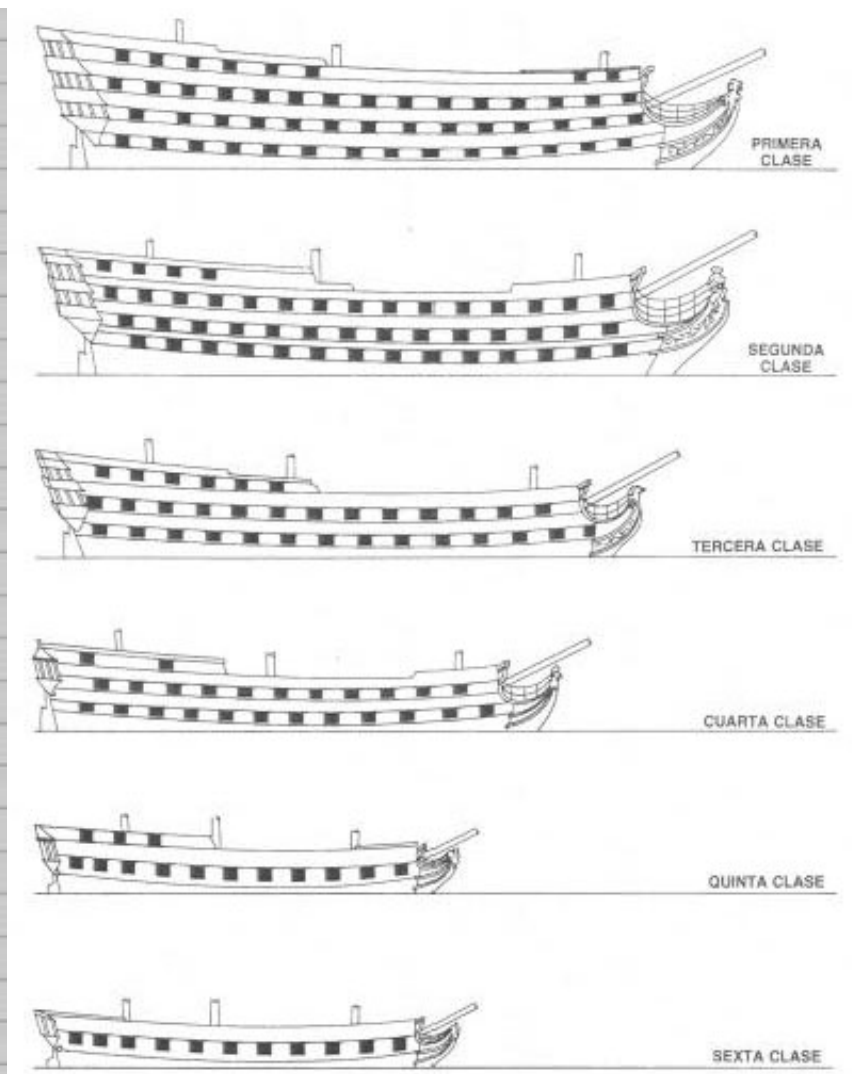
El reglamento establecía que el módulo por cañón debía ser de 50 balas rasas, 8 palanquetas, 20 de metralla, 5 granadas y 66 tiros de pólvora. La artillería de hierro era fabricada en La Cavada y Liérganes (Santander) y la de bronce en Sevilla. **Armamento total que montaba el navío de línea Santísima Trinidad, extraído del estado de fuerza a la salida de Cádiz (19 de octubre de 1805)**, y que empleó dos días más tarde en el combate de Trafalgar.

Artillería y municiones		Armas, municiones y artificios	
Cañones de a 36	32	Esmeriles de 32	6
Cañones de a 24	34	Fusiles	136
Cañones de a 12	36	Pistolas	136
Cañones de a 8	18	Balas mosqueteras	90
Obuses de a 24	16	Libras de balas de plomo	1322
Obuses de a 4	4	Bayonetas	136
Balas de a 36	1600	Espadas	224



Balas de a 24	1700	Chuzos	136
Balas de a 12	1800	Hachuelas de abordar	136
Palanquetas de a 36	256	Granadas de mano	165
Palanquetas de a 24	272	Frascos de fuego	30
Palanquetas de a 12	288	Camisas de fuego	2
Saquillos de metralla de a 36	640	Cohetes de señales	100
Saquillos de metralla de a 24	680	Quintales de pólvora	694
Saquillos de metralla de a 12	72		

Clasificación de los navíos de línea según el número de puentes.



## *Navíos españoles de tres puentes en el siglo XVIII*

**Tipo Real Felipe** construido en Guarnizo en 1732 por Autrán siguiendo el sistema Gaztañeta, 1 unidad

**Tipo Santísima Trinidad** construido por Mateo Mullan, 1 unidad

**Tipo Purísima Concepción** construido en Ferrol por Gautier en 1779.

En 1783 se construyó el San José en Ferrol

**Tipo Santa Ana** construido por Romero Landa, se construyeron 8 unidades:

Mejicano. La Habana 1786

Conde de Regla. La Habana 1786

Salvador del Mundo. Ferrol 1787

Real Carlos. La Habana 1787

San Hermenegildo. La Habana 1789

Reina Luisa. Ferrol 1791

Príncipe de Asturias. La Habana 1794

## *Construcción de Galeones.*

*En la construcción colaboraban un gran número de artesanos. Entre ellos:*

- *Constructores de buques, quienes tallaban los maderos*
- *Aparejadores, quienes ajustaban los cabos y aparejos*
- *Calafates, quienes llenaban los huecos entre los maderos*
- *Herreros, quienes manufacturaban los artefactos de metal*
- *Constructores de velas, quienes cosían las velas*



- *Constructores de mástiles, quienes cortaban y ajustaban los inmensos mástiles*
- *Ensambladores, quienes se encargaban de las cabinas de la embarcación*
- *Carpinteros, quienes construían la cubierta y el entablado de los lados*
- *Aserradores, quienes cortaban los maderos en una gran sierra*
- *Carpinteros de bloques, quienes construían los grandes bloques de los aparejos del buque*
- *Trabajadores generalistas, quienes hacían cualquier labor que no requería destreza especial.*

*Los astilleros también empleaban guardianes, tenderos, dependientes y hasta personas encargadas de atrapar ratas. El astillero royal español era un lugar muy atareado, con cientos de personas empleadas en la construcción de estos galeones para el rey de España.*

## ***Maderos***

*Para construir un galeón el constructor maestro usaba cientos de carretas llenas de diferentes tipos de madera. Cada embarcación usaba, probablemente, mas de 2,500 árboles maduros antes de ser construida. Distintos árboles se utilizaban para las distintas partes de la embarcación:*

- *El pino se usaba para hacer mástiles y vergas*
- *El cedro, una madera suave, se usaba para las partes superiores del casco y dentro de la embarcación*
- *El roble, una madera dura, se usaba para el armazón del barco*
- *La caoba, otra madera dura, se usaba para entablillar la parte sumergida del casco.*

*¿Por que cree que usaban madera dura para la parte sumergida del barco y para el armazón?*

*Además de usar distintos tipos de árboles en las embarcaciones, los constructores utilizaban distintas partes del mismo árbol para piezas de distintas formas. Por ejemplo, las secciones largas de los árboles se usaban para hacer tablones, mientras que las curvas producían piezas angulares llamados "codos." ¿Como ayudaba esto a mantener los costos de construcción bajos? De esta manera, ninguna parte del tronco del árbol era malgastada y la construcción del barco requería menos árboles.*

## ***Construcción***

*La construcción de un galeón era un asunto largo y complicado. En primer lugar, se formaba la quilla, la espina dorsal de la embarcación y se construían las rodas y los postes de las rodas. Luego, se añadía un piso de vigas. A éstas se les estornillaba una contraquilla encima de la quilla, formando una segunda espina a través de la embarcación. Luego, se construía el piso hacia arriba a medida que maderos curvos o estamenaras se añadían para formar las costillas de la embarcación, como un esqueleto. Maderos adicionales llenaban los vacíos, mientras que inmensos codos de madera sostenían la cubierta en lugar.*

*Una vez botado, el galeón permanecía anclado en puerto, mientras se le equipaba con mástiles, cañones y aparejos. Los maderos y las piezas provenían de alrededor de Europa y las Américas. De cabo a cabo, la construcción de un galeón tomaba dos años.*





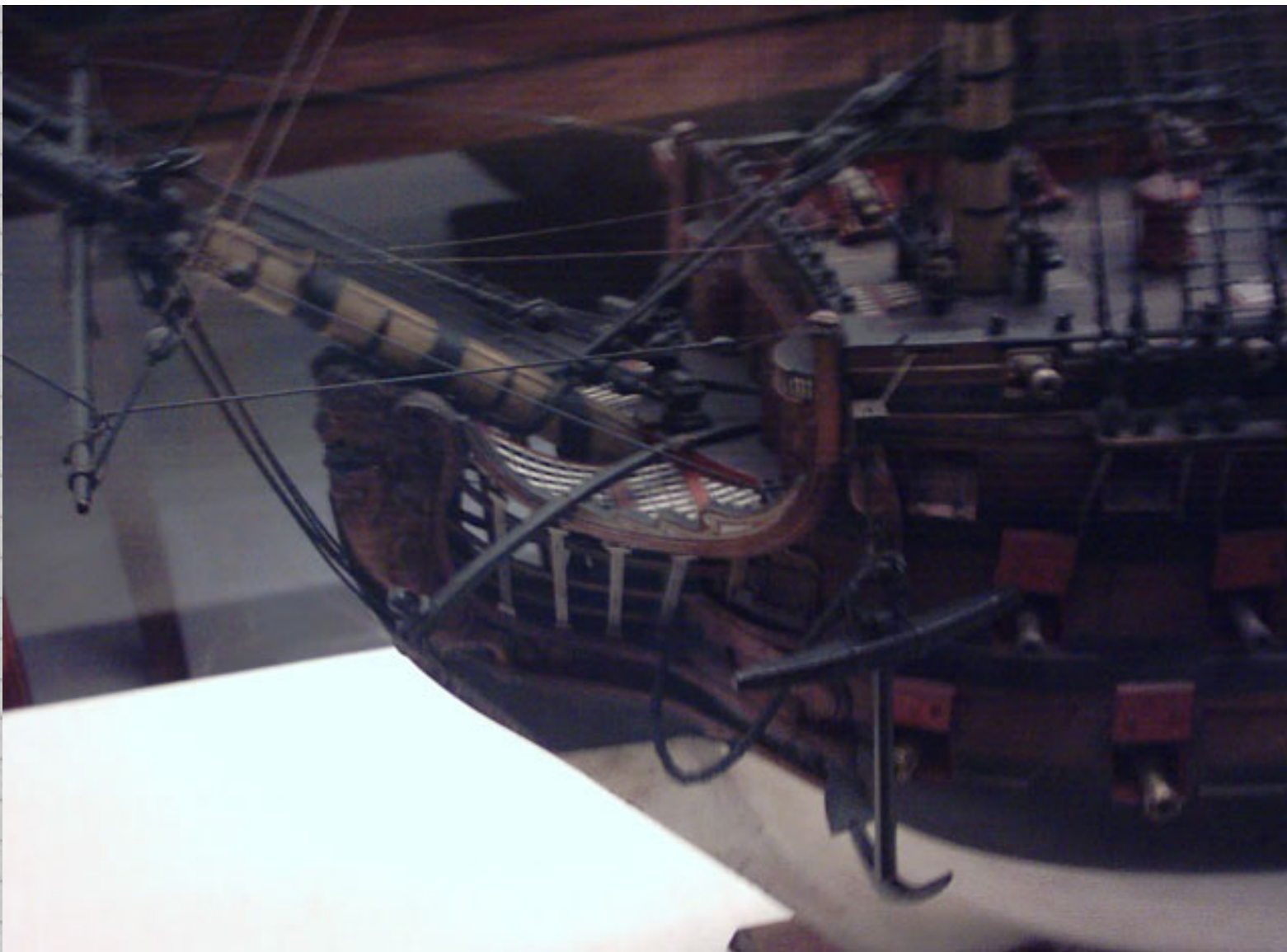
## Fotos del Navío Santísima Trinidad en el museo Naval de Madrid



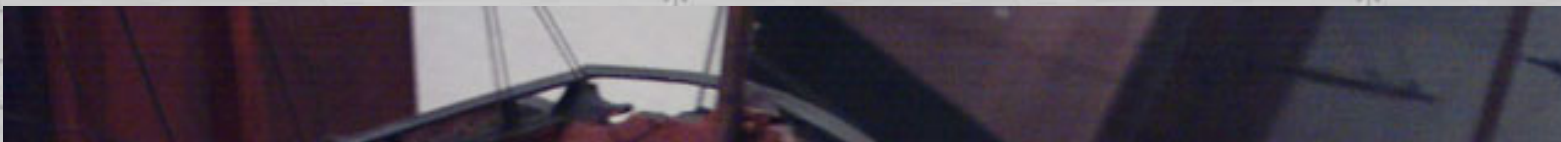
## Modelo de la versión primitiva del navío Santísima Trinidad, 112 cañones (1769-1805).

Es de maderas nobles completamente aparejado. Este modelo fue diseñado y construido en La Carraca por el Constructor Mateo Mullan en 1759 y enviado a Madrid en abril de 1767. Es la primitiva versión del Santísima Trinidad, cuya fábrica empezó en el astillero de La Habana el propio Mullan en septiembre de 1767, pero falleció poco después (25 de noviembre) y continuó la construcción bajo la dirección de Pedro de Acosta, auxiliado por Ignacio Mullan, hijo del difunto. El Santísima Trinidad fue botado al agua el 2 de marzo de 1769, y tras participar en todas las campañas navales de finales del siglo XVIII y principios del XIX, sucumbió en Trafalgar en 1805.





Proa del modelo de 112 cañones





Popa del modelo de 112 cañones









Popa del modelo de 112 cañones





Prototipo en el que nos basamos construido en maderas nobles y tallado en hueso y marfil, Museo Naval Madrid.

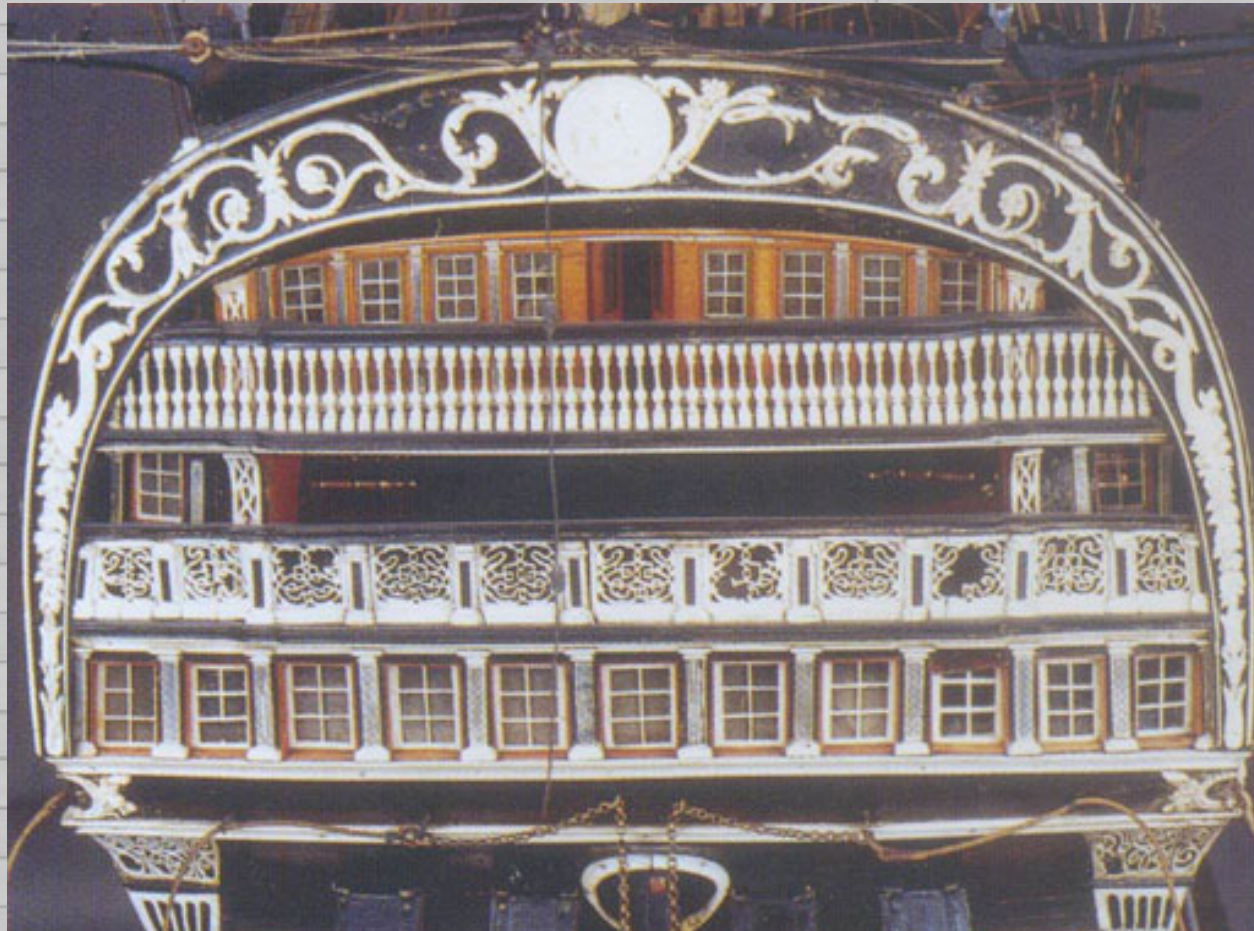


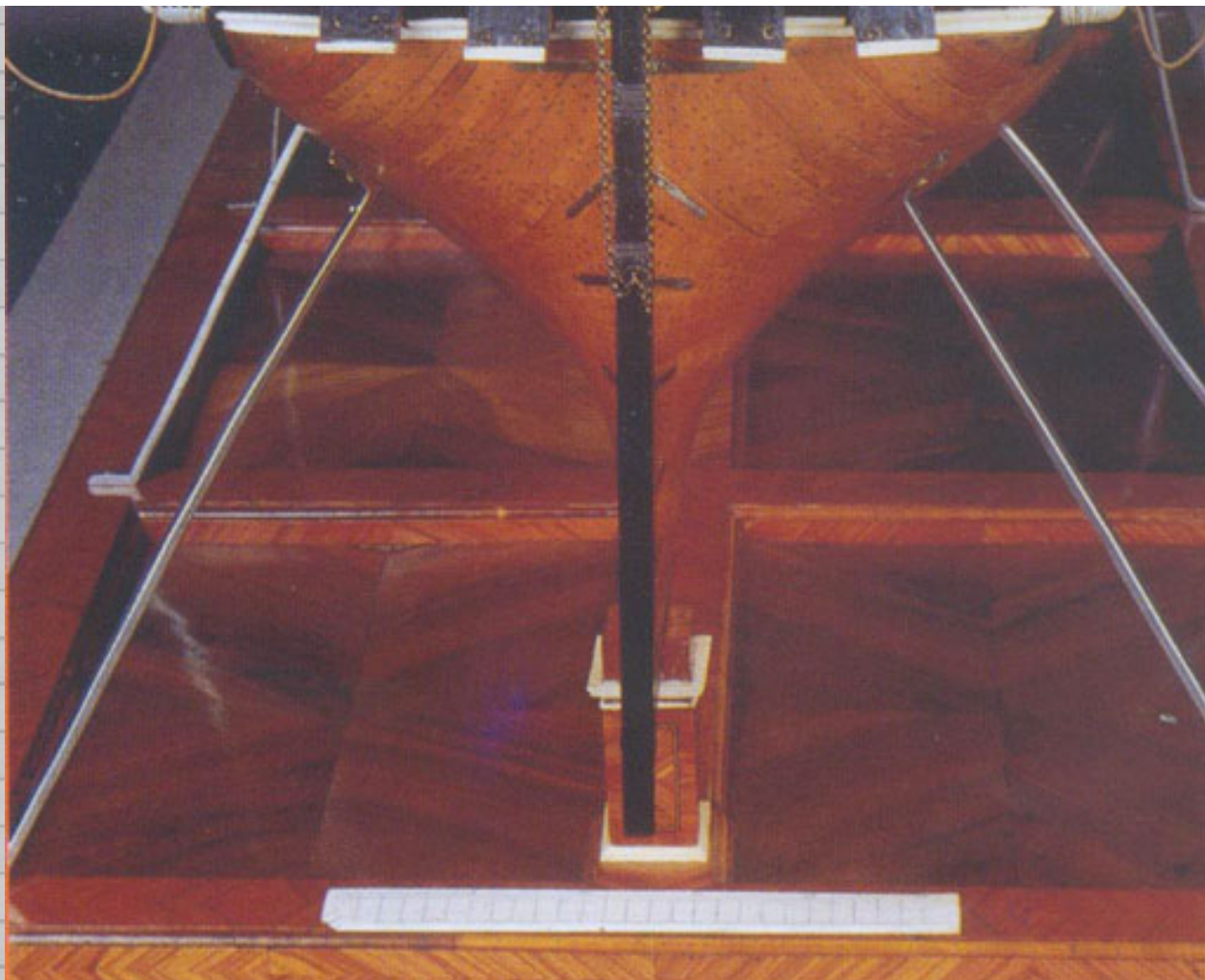






Vista general del prototipo del Museo Naval Madrid. Nótese que no tiene completa la cuarta batería.





Espejo de popa y peineta del prototipo del Museo Naval Madrid.





Jardín de estribor del prototipo del Museo Naval Madrid.



La Santísima Trinidad  
(S. XVIII).

Óleo sobre lienzo (80 x 65 cm), de estilo popular pintado a finales del siglo XVIII.

Esta pintura presidía la cámara de popa del navío Santísima Trinidad; fue recogida por un oficial británico momentos antes de irse a pique el buque a resultas del combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), donde recibió el impacto de bala de metralla que presenta en el ángulo inferior de su derecha. El almirante Collingwood se lo devolvió a Francisco Javier de Uriarte y Borja, brigadier de la Real Armada, comandante del navío, herido y prisionero de guerra en Gibraltar. *Se cuenta que lo encontraron flotando tras emerger al hundirse el navío .*





Bandera del navío Príncipe de Asturias, insignia del teniente general de la Real Armada don Federico Gravina y Napoli, durante el combate de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.







Retrato de Baltasar Hidalgo de Cisneros de la Torre (1758-1829), teniente general de la Real Armada.

Baltasar Hidalgo de Cisneros ingresó en la Armada en 1770. Navegó mucho por aguas de la Península y América desde 1772 a 1778, asistiendo en diferentes buques al socorro de Melilla, expedición contra Argel y la primera campaña del Canal de la Mancha en la escuadra de Luis de Córdova. En 1780, al mando de la balandra *Flecha* apresó los corsarios británicos *Rodney* y *Nimbre*, y en 1781, al mando de la fragata *Santa Bárbara*, capturó otros cuatro de la misma nacionalidad. Comandante del jabeque *Mallorquín*, asistió a la expedición contra Argel (1783). Tomó parte muy activa en la guerra contra Francia entre 1790 y 1795 al mando de diversos navíos y divisiones. Como comandante del navío *San Pablo* contribuyó a evitar el apresamiento del *Santísima Trinidad* en el combate de San Vicente (1797). Entre 1798 y 1802, que ascendió a jefe de escuadra, mandó el *Santa Ana* y varias divisiones con las que hizo campaña en el Mediterráneo y golfo de Cádiz. En 1805, siendo general del arsenal de Cartagena, a sus instancias obtuvo embarco en el *Neptuno*, en Ferrol, y se trasladó a Cádiz, donde trasbordó su insignia al *Santísima Trinidad*, participando en el combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), del que resultó herido y prisionero al irse a pique su navío. Ascendido a teniente general el 7 de noviembre del mismo año, se trasladó a Cartagena. Al iniciarse la guerra de la Independencia, Cisneros se hizo cargo de dicho departamento, de donde pasó a Montevideo en 1809, nombrado virrey de Buenos Aires. Hizo frente a los independentistas del Río de la Plata, pero, arrestado, fue conducido de nuevo a Europa al año siguiente. Regresado a Cádiz, fue sucesivamente vocal de la Regencia (1812), capitán general del Departamento de Cádiz (1813), ministro de Marina (1818) y, después de varias vicisitudes, fue nombrado en 1823 capitán general del Departamento de Cartagena, donde falleció el 9 de junio de 1829.



Navío del siglo XVIII San Carlos, prototipo de 140 cañones que nunca se llegó a construir, posiblemente basado en el Santísima Trinidad.



**Nota:** *En el Museo Naval de Madrid no hay oficialmente ningún Santísima Trinidad, pero hay dos modelos, uno que pudo ser el ST original (versión 120 cañones) y otro que puede estar basado en el. En este segundo es en el que me baso para mi modelo. Los dos están en la "Sala de los Arsenales y la Construcción Naval Española en el Siglo XVIII" El primero está en la vitrina 48 (inv 546) y Cita: Modelo de tres puentes y 112 cañones (1760) A pesar de lo indicado en la peana (REAL CARLOS) se cree que fue el primer diseño de Mateo Mullan del ST. El segundo es el (modelo 542). Modelo de un navío español de tres puentes y 140 cañones (S.XVIII) Tradicionalmente se cree que sea el San Antonio, pero probablemente sea el San Carlos, proyectado en la habana que no llegó a construirse. También lo citan como Real Borbón. En esta página ves los modelos que son: [http://www.museonavalmadrid.com/tour/contenido/patio\\_a/construccion.html](http://www.museonavalmadrid.com/tour/contenido/patio_a/construccion.html) aunque sus leyendas distan de las del catálogo del museo.*



## Enlaces relacionados con el Navío Santísima Trinidad

**Siglos de madera.** Imprescindible documentación sobre el Santísima Trinidad (actualmente desaparecida).

**Modelismonaval.com** Página más importante del modelismo naval en castellano (actualmente desaparecida).

**FOROS DE DISCUSIÓN** El astillero. Este foro surgió tras la caída de Modelismonaval.com y es donde nos reunimos todos.

**Revista el astillero.** Revista no profesional de modelismo naval.

**Museo Naval Madrid** Museo Naval de Madrid, podéis realizar una visita virtual y consultar su catálogo.

**Modelismonaval.net** Portal de modelismo naval.

**Todo a babor.** Historia naval del siglo XVIII, con sus personajes, barcos y batallas principales. tenéis un modelo virtual del Santísima Trinidad.

**MRB Bateaux.** Revista francesa que vende un plano de maqueta del Santísima Trinidad en su versión de 118 cañones.

**La batalla de Trafalgar.** La batalla de Trafalgar, desarrollo, barcos, personajes etc...

**El combate de San Vicente.** Artículo sobre el combate de San Vicente.

**Francisco Linde Siles.** Página de Francisco Linde, un modelista que ha construido el Santísima Trinidad.

**Francisco Linde Siles 2.** Otra página de Francisco con más fotos del Santísima Trinidad, el San Felipe y el San Juan Nepomuceno.

**<http://www.infocan-aria.com/Maquetas.htm>** Página de [www.infocan-aria.com](http://www.infocan-aria.com) con una versión del Santísima Trinidad.

**Jarcia y lona para la Armada Española en el Siglo XVIII** Jarcia y lona para la Armada Española en el Siglo XVIII



**Atlas enciclopédico de barcos de guerra** Atlas enciclopédico de barcos de guerra.

**Fundación Jorge Juan** Fundación Jorge Juan.

**Banderas de los Borbones** Banderas de la armada en tiempos de los Borbones.

**Navíos famosos** Página en portugués sobre el Santísima Trinidad.

**Artesanía Naval** Página sección por sección la vida a bordo de un navío de línea de la Armada Real de Gran Bretaña de alrededor del año 1800.

**Real Armada S:XVIII.** Interesante página de Jorge Villa sobre navíos de la real armada en el S. XVIII



La version actualizada de esta pagina la puedes ver en nuestro nuevo dominio

Site updated in

Page mis a jour dans

**www.modelismonaval.com**

BIENVENIDO - WELCOME - BIENVENUE



**Español**



**English**



**Frangais**

**Elija su idioma-Your language-Votre langue.**

**Modelismo Naval - Naval modelism - Modhlisme Naval**

Illegal datafile path!



# EL ASTILLERO: Foros de discusión

**Normas:**

**¡Respeto, respeto y respeto! Ah! ¡Y un poco de educación!**

**Técnicas de modelismo naval**

**Documentación y bibliografía útiles**

**Intercambio de planos**

**FOROS INTERESANTES (AJENOS)**

**Historia Naval**

**Historia Militar**

**FOROS RESTRINGIDOS**

**LA FRAGATA DIANA**

**(para apuntarse al foro mandad un mail a [fragata\\_diana@ya.com](mailto:fragata_diana@ya.com))**

**NOTA: si quieres recibir la revista “EL ASTILLERO” en tu mail, envía uno a la dirección [astillero@ya.com](mailto:astillero@ya.com), indicando “SUSCRIPCIÓN”. Recuerda que si tu dirección de correo es del tipo “gratuito”, probablemente no sea posible enviártelo, ya que muchas de estas cuentas no aceptan ficheros grandes (más de 1 mb). De todas formas, cuando vaya a hacer su aparición un nuevo número, previamente lo comunicaremos. De esta manera, si no lo recibes, por los motivos arriba expuestos, lo podrás descargar de [su página](#).**





# EL ASTILLERO: Revista NO profesional

Área de descarga de los números atrasados de nuestra revista de Modelismo Naval, Historia y demás temas relacionados con nuestro mundillo.

[“EL ASTILLERO nº1” \(1070KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº2” \(761KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº3” \(1160KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº4” \(1250KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº5” \(748KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº6” \(1408KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº7” \(1573KB\)](#)

[“EL ASTILLERO nº8” \(1860KB\)](#)

## Aclaración de última hora (y de justicia)

En nuestra editorial decimos algo que no es correcto: los cañones del Santísima Trinidad de Ocre son de tamaños diferentes en función de la batería en que se encuentran. ¡Que conste!

**NOTA:** si quieres recibir la revista en tu mail, envía uno a la dirección [astillero@ya.com](mailto:astillero@ya.com), indicando “SUSCRIPCIÓN”. Recuerda que si tu dirección de correo es del tipo “gratuito”, probablemente no sea posible enviártelo, ya que muchas de estas cuentas no aceptan ficheros grandes (más de 1 mb). De todas formas, cuando vaya a hacer su aparición un nuevo número, previamente lo comunicaremos. De esta manera, si no lo recibes, por los motivos arriba expuestos, lo podrás descargar de esta página.





NEDSTATBASIC

**iColoca** el contador en tu sitio!





## Documento seguro incrustado

El archivo *<http://www.aranako.com/REVISTA/EL%20ASTILLERO%20Enero%202003.pdf>* es un documento seguro que se ha incrustado en este documento. Haga doble clic en el pin para visualizar.





# MUSEO NAVAL

[INFORMACION GENERAL](#) - [ARCHIVO DEL MUSEO](#) - [NOVEDADES](#) - [HISTORIA](#) - [ACTIVIDADES](#) - [VISITA VIRTUAL](#) - [DEPARTAMENTOS TECNICOS](#)



Comunidad de Madrid

[CREDITOS]




[DIRECTORIO](#)
[DIVERSOS](#)
[Reportajes](#)
[Técnicas](#)
[Obras](#)
[Foro](#)
[Chat](#)
[PLANOS](#)
[VARIOS](#)
[GESTIONES](#)
[Registro socios](#)
[Gestion enlaces](#)
[Tarifas](#)

Reconstruccion  
del Wasa



**CONSTRUCCION  
SANTISIMA  
TRINIDAD**

## REPORTAJES

CONCURSO POLOP 2004

6 ENCUESTRO INTERNACIONAL DE SABADELL 2002

II MUESTRA INTERNACIONAL LLORET 2002

SALON DEL HOBBY DE BARCELONA 2002

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTONAUTICA

MODELISMO NAVAL DE MIGUEL ANILLO

MODELISMO NAVAL DE JOAN ANTEM

ARMADA ESPAÑOLA EN BARCELONA 2002

JOSE ANTONIO BALLESTER

VIAJE DEL CUAUHEMOC 2002

VISITA EN BARCELONA DEL J. S. ELCANO 2002

## TECNICAS

CONSTRUCCION Y NAVEGACION EN EL MAR DE UN VELERO CLASE 1

METRO

TECNICA AUTOMATIZACION ANCLAS EN RC

TÈCNICA DE PLÀNOLS AMB DIBUIX TÈCNIC

TECNICA DE CONSTRUCCION DE MISILES OPERATIVOS DE RC

INVERSOR DE MARCHA

## OBRAS

TECNICA DE CONSTRUCCION DEL REMOLCADOR MONTFALCO

TECNICA DE CONSTRUCCION DEL MERCANTE PATRICK VIELJEUX

CONSTRUCCION DEL NAVIO SANTISIMA TRINIDAD

**BUSCADOR:**



## NOTICIAS

## AGENDA

**herramientas**  
shipsshop.com



**Naval Model**

MODELISMO  
NAVAL DE  
MIGUEL ANILLO

MODELISMO  
NAVAL DE  
JOAN ANTEM



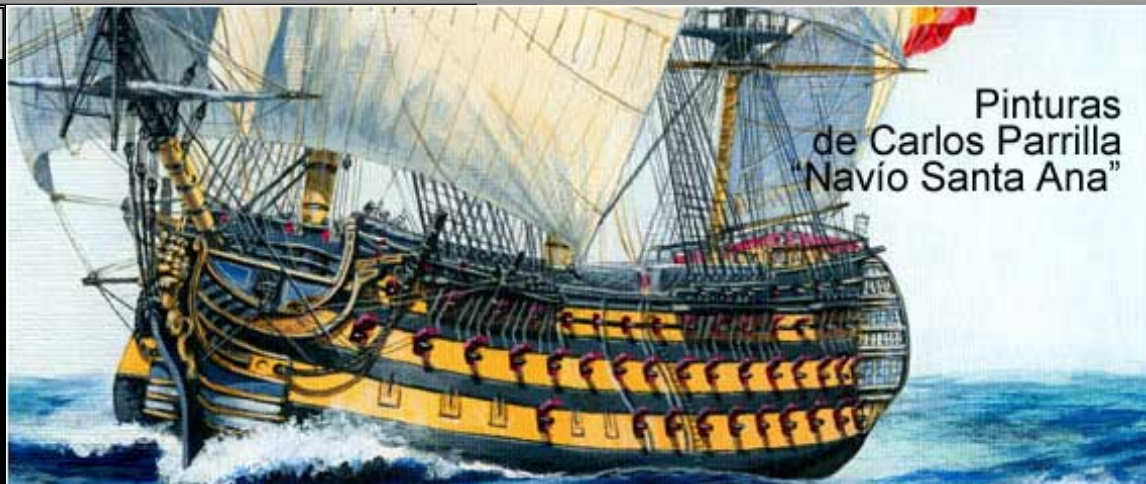
VISITA A LA  
CASA MUSEO  
DE ISIDRE  
OLIVERAS

POLOP  
2004

J. A.  
BALLESTER

*Copyright©modelismonaval.net1999-2004*





EN PORTADA ▲

ÚLTIMAS NOVEDADES

- 01** 8 de Noviembre de 2004 - Artículos  
**La batalla de Tchesme.**  
Actualización del artículo de la batalla de Navarino e inclusión de la batalla de Tchesme, entre la flota rusa y turca en 1770...
- 02** 3 de Noviembre de 2004 - Relatos  
**Diario de la Navegación que hizo el Brigadier Don Fernando De Norzagaray y que da comienzo al salir de Manila el día 17 de marzo de 1844 del calendario de España ó 16 de dicho mes contando por el de Filipinas.**  
Este es el verdadero diario de navegación del Gobernador General de Filipinas, desde Manila a Calcuta...
- 03** 25 de Octubre de 2004 - Datos y Documentación  
**Historiales de la familia Villavicencio.**  
En estos historiales encontraremos interesantes datos sobre la vida de esta familia de gran tradición militar y marinera...
- 04** 21 de octubre de 2004 - Foros  
**Nuevo Foro de "Todo a Babor" sobre la Historia naval del siglo XVIII-XIX.**  
Con este nuevo foro pretendemos profundizar más en dicho período y, sobre todo, hacer un lugar de encuentro cercano y amable...

Novedades

DESTACAMOS



**Foro de "Todo a Babor" sobre la Historia Naval del siglo XVIII-XIX.**

Foro de la web sobre la historia naval de dicho período histórico. Es necesario registrarse (gratis y rápido) y tiene muchas opciones que beneficiarán a los usuarios.



**Mensajes Instantáneos.**

Una forma rápida y gratuita de comunicarte con todos los usuarios de la web en tiempo real, donde exponer alguna noticia o comentario de última hora. Abre la ventana y déjala en un lado, como se actualiza automáticamente estarás enterado de todo.

Todo a Babor es candidato a los Premios de la Asociación de Usuarios de Internet 2005, en la categoría de Páginas Personales.



Para votar sólo tienes que pulsar en la imagen superior. Una sólo vez por favor, que hay que ser legales :-). Muchas gracias.

Todo a Babor es una página personal sobre la Historia Naval de la navegación a vela desde el siglo XVIII hasta el XIX.

Convertir en página de inicio

Añadir a Favoritos

Correo Electrónico

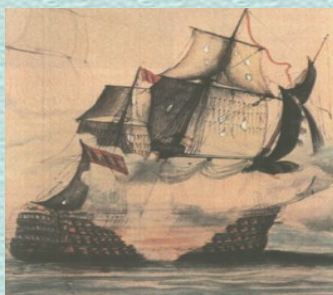
Actualiza tu ordenador

# EL COMBATE NAVAL DE TRAFALGAR

*" Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero ,di que he muerto "*

Cosme Damián Churruca de Elorza

ANTECEDENTES NAVÍOS EL COMBATE TESTIMONIOS



PERSONAJES PERIÓDICOS BIBLIOGRAFÍA ENLACES



*FORO*

**Creada el 29 de junio de 1997**

**Miguel Ángel García García**

09 de noviembre de 2004. Actualización del apartado PERIODICOS, NOTICIAS DEL BICENTENARIO DE LA BATALLA. News of the Bicentenary Trafalgar

**trafalgar@batalladetrafalgar.com**



## ~~Maquetas Navales~~

Inicio

Autor

Barcos Antiguos

Barcos Modernos

Planos

Links

E-Mail







## JARCIA Y LONA PARA LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII



Manuel Díaz Ordóñez



MAPA  
DEL  
WEB

- ◆ [Presentación](#)
- ◆ [Artículos](#)
- ◆ [Fotos](#)
- ◆ [Enlaces](#)
- ◆ [Contactar](#)
- ◆ [Privado](#)



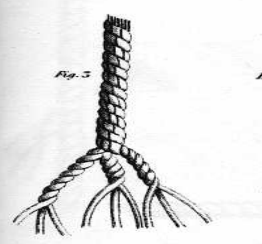
Esta página contiene información sobre el suministro de jarcia y lona para la armada española en el Siglo XVIII, fruto de una investigación para mi Tesis del Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Barcelona.

Para navegar sólo tienes que "pinchar" en los enlaces de la izquierda, espero que te guste.

Saludos, Manuel Díaz

BuscaHistoria

educa historia



# FUNDACIÓN JORGE JUAN



Bienvenidos al Sitio Web de la Fundación Jorge Juan.  
The Jorge Juan Foundation is pleased to receive you in its Web site.  
Herzlich Willkommen in der Homepage der Stiftung Jorge Juan.

- ESPAÑOL -
- ENGLISH
- DEUTSCH

© Fundación Jorge Juan  
Última actualización: **10 de Octubre de 2003**  
(Web desde el 1 de Septiembre. de 1999)



## Buscar más sobre Jorge Juan y Santacilia

[Alta Vista](#) - [DejaNews](#) - [Lycos](#) - [Yahoo](#) - [Excite](#) -  
[HotBot](#) - [Image Surfer](#) - [Infoseek](#) - [WebCrawler](#)

Diseño y Creación [guizel](#) 1999



## BANDERAS MILITARES ESPAÑOLAS

### Marina de España

(Periodo de los Borbones)

[Home page](#)



**B**andera perteneciente a los navíos de la Marina, encuadrados en el Departamento del Ferrol (1732).

Con la llegada de la dinastía Borbón a España, se modifican las Banderas del Ejército y la Marina.

La Ordenanza de Galeras de 1728 dispone que el Batallón de galeras, cuando hiciera el servicio en tierra, llevara la Bandera del Comandante, blanca con las armas del Rey y en las cuatro esquinas, cuatro rezones. El resto de Banderas son blancas con el aspa de Borgoña.

Para el Batallón de la Armada de Barlovento, se regula en 1731, que debe llevar tres Banderas: la del Capitán, morada con las armas del Rey y cuatro anclas en las esquinas. Las otras dos, deberán ser blancas con el aspa de Borgoña y las cuatro anclas.

Por [Real Orden de 20 de enero de 1732](#) se determina organizar la Armada en tres Escuadras.

*Información: Banderas de la Marina de España.  
Museo Naval.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**B**andera perteneciente a los navíos de la Marina, encuadrados en el Departamento de Cartagena (1732 - 1760).

*Información: Banderas de la Marina de España. Museo Naval.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**B**andera perteneciente a los navíos de la Marina, encuadrados en el Departamento de Cádiz (1732 - 1760). Tal como dice la mencionada Real Orden:

*"...Los navíos que se armasen en Cádiz, usarán en las insignias de banderas cuadras, cornetas, rabos de gallo, gallardetes, banderas de proa, de botes, de lanchas, sobre blanco el referido escudo de armas reales..."*

*Información: Banderas de la Marina de España. Museo Naval.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**B**andera perteneciente a las Instalaciones y Fortificaciones de la Marina, durante el siglo XVIII.

*Información: Banderas de la Marina de España. Museo Naval.*

*Dibujo: Sergio Camero.*





**B**andera adoptada para la Marina en el año 1785, durante el reinado de Carlos III (1759 - 1788).

El motivo fundamental para abandonar el diseño anterior de las Banderas de la Marina, generalmente blancas con las armas del rey, fue lo difícil de diferenciar los navíos de las monarquías borbónicas - Francia, España, Nápoles, Toscana, Parma y Sicilia -, todas con Banderas esencialmente blancas.

Para esta modificación se promueve un concurso y de todas las presentadas el Ministro de Marina, Don Antonio Valdés, presenta a Carlos III doce banderas. Todas estas se pueden consultar en la página de [Luis Miguel Arias Perez](http://inicia.es/de/Athos/index.html) <http://inicia.es/de/Athos/index.html>.

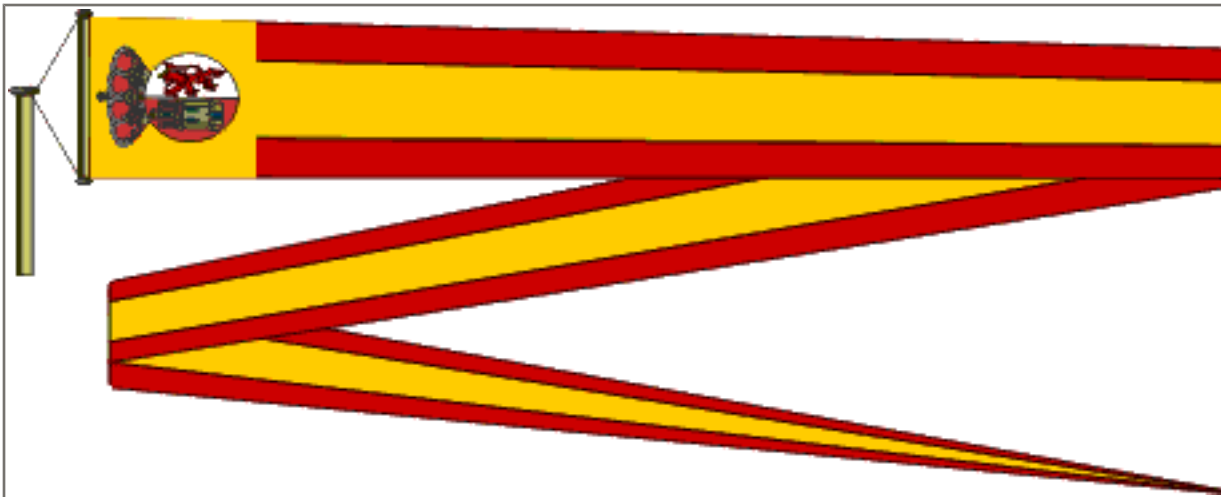
La nueva Bandera se aprueba por [Real Decreto de 28 de mayo de 1785](#).

Los motivos exactos de la elección de esta Bandera por el rey no son conocidos, pero se cree que los fundamentales fueron la visibilidad de los colores en el mar.

La segunda Bandera curiosamente no cumplía esta nueva norma, tal vez por la duda inicial sobre la misma. Se encuentra en el museo Nacional de Historia (Buenos Aires - Argentina).

*Información: Banderas de la Marina de España. Museo Naval y las Banderas Historicas del Ejército Español. Antonio Manzano Lahoz.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**G**allardete de Guerra (1785 - 1931). Guarda la norma citada para los nuevos colores de las Banderas aprobadas para la Marina de Guerra.

Esta Bandera que se clasifica dentro de las "Banderas menores", perteneciente al grupo de la Banderas triangulares, se la denomina como "Tira o faja estrecha de lanilla, seda u otra tela sencilla, que va disminuyendo de ancho hasta rematar en punta". También se la considera como un Grimpolón en su sentido más antiguo.

Se coloca en los topes, penoles de vergas y otros emplazamientos como decoración, insignia o señal.

El gallardete es la insignia del comandante que manifiesta su presencia a bordo.

*Información: Banderas de la Armada. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**B**andera usada por la Armada para sus Fortificaciones e Instalaciones de costa (1793).

Por Real Decreto de 20 de mayo de 1786 se extiende este diseño a Plazas marítimas, Castillos y otros cualesquiera de las costas.



Posteriormente con las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, se ordena que la bandera con los nuevos colores, se ice en Arsenales, cuarteles, astilleros, observatorios, escuelas doctrinales, etc..)

*Información: Antonio Manzano Lahoz.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**B**andera usada por la Armada para sus Fortificaciones e Instalaciones de costa (principios del siglo XIX).

Como se puede observar, es una Bandera cuadra de 2 x 2 m, confeccionada en proporciones erróneas con los nuevos colores nacionales aprobados en 1793.

El fondo azul del escudo no es debido a ninguna norma especial. Con toda probabilidad se deba a que fue recortado de la Bandera anterior que era de ese color y pegado en el nuevo paño.

*Información: Antonio Manzano Lahoz.*

*Dibujo: Sergio Camero.*



**B**andera de driza para instalaciones terrestres de la Armada (1801).

Esta Bandera tampoco respeta la norma general del modelo de 1785.

*Información: Antonio Manzano Lahoz, del original Estado Militar de 1801. ASK Brown (EU).*

*Dibujo: Sergio Camero.*

[inicio](#)

# SANTÍSIMA TRINIDAD

---

Construído no arsenal de La Havana, em Cuba, onde posteriormente se construiriam uma centena de navios de guerra para a Marinha espanhola, foi projetado adotando quase por completo o “sistema inglês”, introduzido pelo emigrante irlandês Matthew Mullan e pelo filho Inácio. O navio de linha de três cobertas, fora de moda 50 anos antes, voltava a estar no auge; mas agora tinha a quilha mais comprida levava maior peso de canhões no convés inferior, para que o casco fosse mais estável. Assim, o navio de três cobertas britânico Sandwich (lançado à água em 1759) não levava nenhum canhão na coberta superior, castelo de proa e de popa. Depois de projetar a classe Sandwich, sir Thomas Slade prosseguiu com o Victory que, no castelo de proa e no de popa, só levava 12 peças de 6 libras. Apesar disso, o Santísima Trinidad não seguiu completamente a nova técnica de construção praticada na época, pois levava 26 peças na coberta superior.

Quadro de F Sartorius onde mostra o Santíssima Trindade sendo desarvorado pelas salvas do Neptune às 14,30 horas na batalha de Trafalgar em 21 de outubro de 1805.



É evidente que essa distribuição dos canhões o tomou pouco manobrável, a tal ponto que quando chegou a El Ferrol, em 1770, para realizar provas e instruir a tripulação, seu plano de carga e o aparelho sofreram modificações consideráveis.



Corte seccional da popa do Santíssima trindade onde pode-se ver as enormes cavernas e a acentuada inclinação dos costados. A largura em sua parte mais baixa era de fundamental importância para seu equilíbrio em decorrência de sua excessiva altura causada pela inclusão da quarta coberta.



Em 1796 foi transformado em navio de quatro cobertas (armado com 136 canhões), mas o desequilíbrio ainda se tornou mais óbvio. Além disso, as modificações não melhoraram suas poucas qualidades vélicas, e o navio era universalmente considerado como uma unidade pesada e lenta. Apesar da inadequada distribuição das peças de artilharia, o Santísima Trinidad era um navio resistente; de fato, esteve em serviço por aproximadamente 35 anos. Pouco antes das 14h30 de 21 de outubro de 1805, durante a batalha de Trafalgar, a unidade, já submetida ao ataque do Victory, foi desarvorada por duas rajadas do navio britânico Neptune. O capitão-de-fragata Digby, comandante do África, percebeu que o Santísima Trinidad já não arvorava o pavilhão e, considerando que o comandante tinha a intenção de se render, enviou uma frotilha de abordagem para tomar posse do navio. Os espanhóis Apesar da inadequada distribuição das peças de artilharia, o Santísima Trinidad era um navio resistente; de fato, esteve em serviço por aproximadamente 35 anos. Pouco antes das 14h30 de 21 de outubro de 1805, durante a batalha de Trafalgar, a unidade, já submetida ao ataque do Victory, foi desarvorada por duas rajadas do navio britânico Neptune. O capitão-de-fragata Digby, comandante do África, percebeu que o Santísima Trinidad já não arvorava o pavilhão e, considerando que o comandante tinha a intenção de se render. Os espanhóis comunicaram ao oficial inglês que comandava que não tinham intenção de se render e deixaram a frotilha regressar ilesa, respeitando o comportamento cavalheiresco que havia entre adversários naquela época. O navio manteve-se inofensivo e imóvel por algumas horas, enquanto a batalha prosseguia à sua volta, até que Richard Grindall, comandante do Prince, enviou uma nova frotilha com ordem para capturar o Santísima Trinidad como presa de guerra e aprisionar

seu comandante. Mas durante o temporal que caiu logo após a batalha, o navio ficou tão ingovernável que o almirante Collingwood ordenou o seu afundamento a 11 milhas a oeste de Tarifa.

Quadro onde mostra o santíssima Trindade navegando a plena vela.



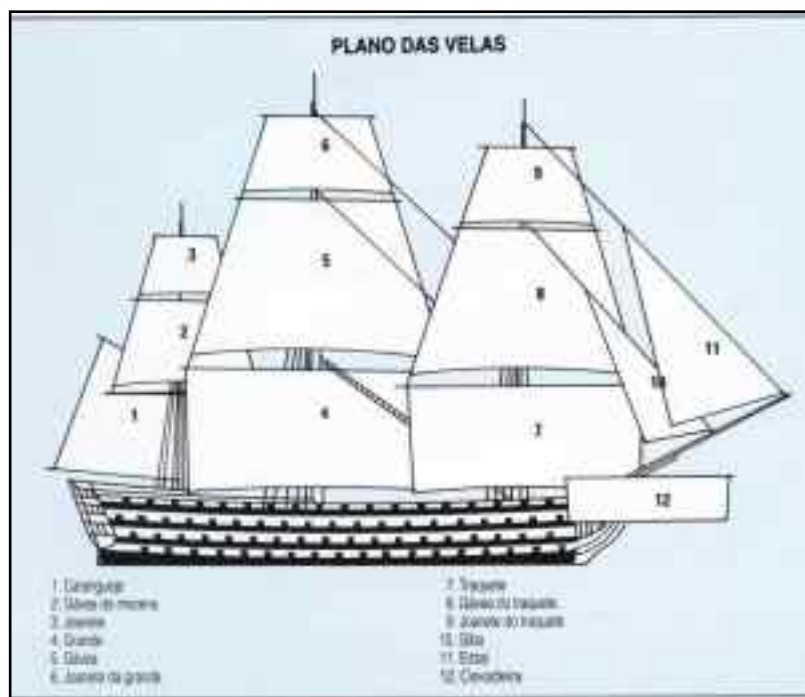
O Santísima Trinidad era o maior navio do seu tempo, pois media 61,2 m de comprimento por 19,2 m de boca. Quando participou na batalha de Trafalgar, carregava 136 canhões enquanto o Victory de Nelson carregava apenas 100. Na sua instalação definitiva de quatro cobertas, o Santísima Trinidad tinha 36 peças de 36 libras na coberta inferior, 18 por costado. Na coberta imediatamente superior havia 36 peças de 24 libras, e nas duas cobertas superiores, 36 peças de 12 libras, 18 de 8 e 10 obuses de 24 (os obuses eram muito mais curtos que os canhões).

Por ser uma figura muito grande faça o download da ilustração: [Clique aqui](#)





Plano vélico do Santíssima  
Trindade. Para fazer o download:  
[Clique aqui](#)



No caso pouco provável de todos os canhões de um costado dispararem ao mesmo tempo, o navio descarregaria 665 kg de ferro, se as peças fossem carregadas com uma única bala. De fato, a curtas distâncias de tiro, e se o tempo disponível o permitisse, os canhões eram disparados com duas e, às vezes, com três balas.

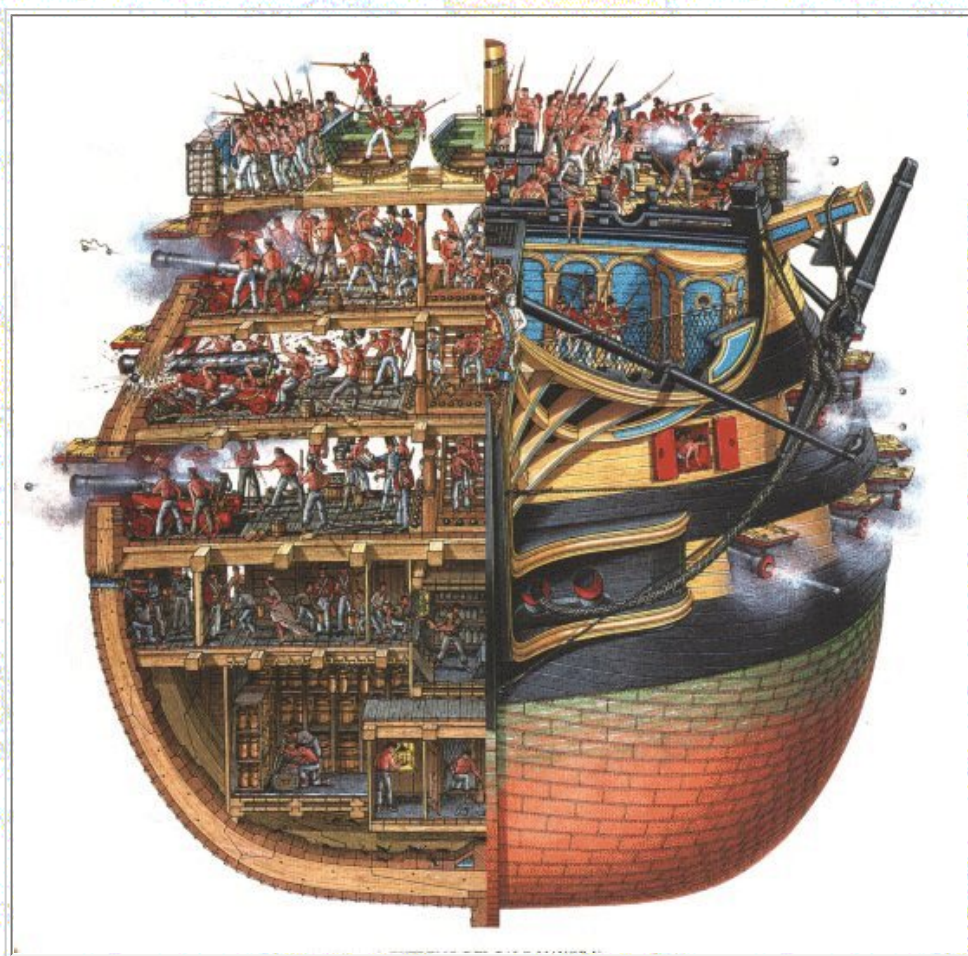


# La vida a bordo



*Desde la sentina hasta el palo mayor, desde el mascarón de proa a la cámara del comandante en la popa, así se vive en este barco*

*En estas páginas iremos repasando sección por sección la vida a bordo de un navío de línea de la Armada Real de Gran Bretaña de alrededor del año 1800.*



 En construcción

 Páginas finalizadas

 Últimas actualizaciones





© J.M.P.P-1999

# real armada

## siglo 18

Por  
**Jorge Villar Serrano**

**CAPITAN**

Actualizada 31.05.2004

<i>Buques</i>		<i>Historia Naval</i>	<i>Uniformes</i>	<i>Personajes</i>	<i>Batallas</i>
<i>Lista</i>	<i>Clases</i>				
					
<i>Planos y Vistas</i>		<i>Relatos</i>	<i>Arte Naval</i>	<i>Virreyes</i>	<i>Los Enemigos</i>
					



## **Bibliografía en castellano relacionada con el Navío Santísima Trinidad**

**Trafalgar** . Novela de Benito Pérez Galdós, perteneciente a los Episodios Nacionales, tomo 1. Narra las vivencias del protagonista en el Santísima Trinidad el día del combate de Trafalgar.

**Trafalgar**. Novela de José Luis Corral Lafuente. Ed. Edhasa. 2001. Idem anterior.

**Cabo de Trafalgar**. Novela de Arturo Pérez-Reverte Ed. Alfaguara 2004

**Baltasar Hidalgo de Cisneros, Virey**. Francisco Henares Díaz. Editorial Univ y Acad.

**Los Barcos Españoles del Siglo XVI y la Gran Armada**. J. L. Casado Soto. Ed. San Martín; Madrid 1988.

**Las Armadas de Felipe II**. R. Cerezo Martínez. Ed. San Martín; Madrid 1988.

**Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)**. F. Serrano Mangas. Banco de España; Madrid 1989.

**José Romero Fernández de Landa un ingeniero de marina del siglo XVIII**. José M<sup>a</sup> de Juan García Aguado. Ed. Universidad de la Coruña 1999.

**Arte de Fabricar Reales**. Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga. Ed. Lunwerg Editores SA, Barcelona, 1992. 2 vols. Edición Comentada del Manuscrito Original.

**El Galeón Español**. Documento PDF. Francisco Fernández González.

**El navío de Línea Español**. Documento PDF. Artículo de John D. Harbron comentado por Laureano Carbonel Relat.

**Vocabulario Náutico**. Documento de Word con un completo glosario de términos náuticos.



# Trafalgar

***Benito Pérez Galdós***



## I

Se me permitirá que antes de referir el gran suceso de que fui testigo, diga algunas palabras sobre mi infancia, explicando por qué extraña manera me llevaron los azares de la vida a presenciar la terrible catástrofe de nuestra Marina.

Al hablar de mi nacimiento, no imitaré a la mayor parte de los que cuentan hechos de su propia vida, quienes empiezan nombrando su parentela, las más veces noble, siempre hidalga por lo menos, si no se dicen descendientes del mismo emperador de Trapisonda. Yo, en esta parte, no puedo adornar mi libro con sonoros apellidos; y fuera de mi madre, a quien conocí por poco tiempo, no tengo noticia de ninguno de mis ascendientes, si no es de Adán, cuyo parentesco me parece indiscutible. Doy principio, pues, a mi historia como Pablos, el buscón de Segovia; afortunadamente, Dios ha querido que en esto sólo nos parezcamos.

Yo nací en Cádiz, y en el famoso barrio de la Viña, que no es hoy, ni menos era antes, academia de buenas costumbres. La memoria no me da luz alguna sobre mi persona y mis acciones en la niñez sino desde la edad de seis años; y si recuerdo esta fecha, es porque la asocio a un suceso naval de que oí hablar entonces: el combate del cabo de San Vicente, acaecido en 1797.

Dirigiendo una mirada hacia lo que fue, con la curiosidad y el interés propios de quien se observa, imagen confusa y borrosa, en el cuadro de las cosas pasadas, me veo jugando en la Caleta con otros chicos de mi edad, poco más o menos. Aquello era para mí la vida entera; más aún: la vida normal de nuestra privilegiada especie; y los que no vivían como yo, me parecían seres excepcionales del humano linaje, pues en mi infantil inocencia y desconocimiento del mundo, yo tenía la creencia de que el hombre había sido criado para la mar, habiéndole asignado la Providencia, como supremo ejercicio de su cuerpo, la natación, y como constante empleo de su espíritu el buscar y coger cangrejos, ya para arrancarles y vender sus estimadas bocas, que llaman de la Isla, ya para propia satisfacción y regalo, mezclando así lo agradable con lo útil.

La sociedad en que yo me crié era, pues, de lo más rudo, incipiente y soez que puede imaginarse, hasta tal punto, que los chicos de la Caleta éramos considerados como más canallas que los que ejercían igual industria y desafiaban con igual brío los elementos en Puntales; y por esta diferencia, uno y otro bando nos considerábamos rivales, y a veces medíamos nuestras fuerzas en la Puerta de Tierra con grandes y ruidosas pedreas, que manchaban el suelo de heroica sangre.

Cuando tuve edad para meterme de cabeza en los negocios por cuenta propia, con objeto de ganar honradamente algunos cuartos, recuerdo que lucí mi travesura en el muelle, sirviendo de introductor de embajadores a los muchos ingleses que entonces, como ahora, nos visitaban. El muelle era una escuela ateniense para despabilarse en pocos años, y yo no fui de los alumnos menos aprovechados en aquel vasto ramo del saber humano, así como tampoco dejé de sobresalir en el merodeo de la fruta, para lo cual ofrecía ancho campo a nuestra iniciativa y altas especulaciones la Plaza de San Juan de Dios. Pero quiero poner punto en esta parte de mi historia, pues hoy recuerdo con vergüenza tan grande envilecimiento, y doy gracias a Dios de que me librara pronto de él, llevándome por más noble camino.

Entre las impresiones que conservo, está muy fijo en mi memoria el placer entusiasta que me causaba la vista de los barcos de guerra cuando se fondeaban

frente a Cádiz o en San Fernando. Como nunca pude satisfacer mi curiosidad viendo de cerca aquellas formidables máquinas, yo me las representaba de un modo fantástico y absurdo, suponiéndolas llenas de misterios.

Afanosos para imitar las grandes cosas de los hombres, los chicos hacíamos también nuestras escuadras con pequeñas naves, rudamente talladas, a que poníamos velas de papel o trapo, marineándolas con mucha decisión y seriedad en cualquier charco de Puntales o la Caleta. Para que todo fuera completo, cuando venía algún cuarto a nuestras manos por cualquiera de las vías industriales que nos eran propias, comprábamos pólvora en casa de la tía Coscoja, de la calle del Torno de Santa María, y con este ingrediente hacíamos una completa fiesta naval. Nuestras flotas se lanzaban a tomar viento en océanos de tres varas de ancho; disparaban sus piezas de caña; se chocaban remedando sangrientos abordajes, en que se batía con gloria su imaginaria tripulación; cubríalas el humo, dejando ver las banderas, hechas con el primer trapo de color encontrado en los basureros, y en tanto nosotros bailábamos de regocijo en la costa, el estruendo de la artillería, figurándonos ser las naciones a que correspondían aquellos barcos y creyendo que en el mundo de los hombres y de las cosas grandes las naciones bailarían lo mismo presenciando la victoria de sus queridas escuadras. Los chicos ven todo de un modo singular.

Aquella era época de grandes combates navales, pues había uno cada año y alguna escaramuza cada mes. Yo me figuraba que las escuadras se batían unas con otras pura y simplemente porque les daba la gana, o con objeto de probar su valor, como dos guapos que se citan fuera de puertas para darse de navajazos. Me río recordando mis extravagantes ideas respecto a las cosas de aquel tiempo. Oía hablar mucho de Napoleón. ¿Y cómo creen ustedes que me lo figuraba? Pues nada menos que igual en todo a los contrabandistas que, procedentes del Campo de Gibraltar, se veían en el barrio de la Viña con harta frecuencia; me lo figuraba caballero en un potro jerezano, con su manta, polainas, sombrero de fieltro y el correspondiente trabuco. Según mis ideas, con este pergeño, y seguido de otros aventureros del mismo empaque, aquel hombre, que todos pintaban como extraordinario, conquistaba la Europa, es decir, una gran isla, dentro de la cual estaban otras islas, que eran las naciones; a saber: Inglaterra, Génova, Londres, Francia, Malta, la tierra del moro, América, Gibraltar, Mahón, Rusia, Tolón, etcétera. Yo había formado esta geografía a mi antojo, según las procedencias más frecuentes de los barcos, con cuyos pasajeros hacía algún trato; y no necesito decir que entre todas estas naciones o islas, España era la mejorcita, por lo cual los ingleses, unos a modo de salteadores de caminos, querían cogérsela para sí. Hablando de esto y otros asuntos diplomáticos, yo y mis colegas de la Caleta decíamos mil frases inspiradas en el más ardiente patriotismo.

Pero no quiero cansar al lector con pormenores que sólo se refieren a mis particulares impresiones, y voy a concluir de hablar de mí. El único ser que compensaba la miseria de mi existencia con un desinteresado afecto era mi madre. Sólo recuerdo de ella que era muy hermosa, o al menos a mí me lo parecía. Desde que quedó viuda se mantenía y me mantenía lavando y componiendo la ropa de algunos marineros. Su amor por mí debía de ser muy grande. Caí gravemente enfermo de la fiebre amarilla que entonces asolaba a Andalucía, y cuando me puse bueno me llevó como en procesión a oír misa a la catedral vieja, por cuyo pavimento me hizo andar de rodillas más de una hora, y en el mismo retablo en que la oímos puso, en calidad de exvoto, un niño de cera que yo creí mi perfecto retrato.

Mi madre tenía un hermano, y si aquella era buena, éste era malo, y muy cruel por añadidura. No puedo recordar a mi tío sin espanto, y por algunos incidentes sueltos que conservo en la memoria, colijo que aquel hombre debió de haber cometido un crimen en la época a que me refiero. Era marinero, y cuando estaba en Cádiz y en



tierra venía a casa borracho como una cuba, y nos trataba fieramente: a su hermana, de palabra, diciéndole los más horrendos vocablos, y a mí, de obra, castigándome sin motivo.

Mi madre debió de padecer mucho con las atrocidades de su hermano, y esto, unido al trabajo tan penoso como mezquinamente retribuido, aceleró su fin, el cual dejó indeleble impresión en mi espíritu, aunque mi memoria puede hoy apreciarlo sólo de un modo vago.

En aquella edad de miseria y vagancia, yo no me ocupaba más que en jugar junto a la mar o en correr por las calles. Mis únicas contrariedades eran las que pudieran ocasionarme un bofetón de mi tío, un regaño de mi madre o cualquier contratiempo en la organización de mis escuadras. Mi espíritu no había conocido aún ninguna emoción fuerte y verdaderamente honda, hasta que la pérdida de mi madre me presentó a la vida humana bajo un aspecto muy distinto del que hasta entonces había tenido para mí. Por eso la impresión sentida no se ha borrado nunca de mi alma. Transcurridos tantos años, recuerdo aún, como se recuerdan las medrosas imágenes de un mal sueño, que mi madre yacía postrada con no sé qué padecimiento; recuerdo haber visto entrar en casa unas mujeres, cuyos nombres y condición no puedo decir; recuerdo oír lamentos de dolor, y sentirme yo mismo en los brazos de mi madre; recuerdo también, refiriéndolo a todo mi cuerpo, el contacto de unas manos muy frías, pero muy frías. Creo que después me sacaron de allí, y con estas indecisas memorias se asocia la vista de unas velas amarillas que daban pavorosa claridad en medio del día, el rumor de unos rezos, el cuchicheo de unas viejas charlatanas, las carcajadas de los marineros ebrios, y después de esto, la triste noción de la orfandad, la idea de hallarme solo y abandonado en el mundo, idea que embargó mi pobre espíritu por algún tiempo.

No tengo presente lo que hizo mi tío en aquellos días. Sólo sé que sus crueldades conmigo se redoblaron hasta tal punto que, cansándome de sus malos tratos, me evadí de la casa, deseoso de buscar fortuna. Me fui a San Fernando; de allí, a Puerto Real. Juntéme con la gente más perdida de aquellas playas, fecundas en héroes de encrucijada, y no sé cómo ni por qué motivo fui a parar con ellos a Medina-Sidonia, donde hallándome cierto día en una taberna se presentaron algunos soldados de Marina que hacían la leva, y nos desbandamos, refugiándose cada cual donde pudo. Mi buena estrella me llevó a cierta casa, cuyos dueños se apiadaron de mí, mostrándome gran interés, sin duda por el relato que de rodillas, bañado en lágrimas y con ademán suplicante, hice de mi triste estado, de mi vida y, sobre todo, de mis desgracias.

Aquellos señores me tomaron bajo su protección, librándome de la leva, y desde entonces quedé a su servicio. Con ellos me trasladé a Vejer de la Frontera, lugar de su residencia, pues sólo estaban de paso en Medina-Sidonia.

Mis ángeles tutelares fueron don Alonso Gutiérrez de Cisniega, capitán de navío, retirado del servicio, y su mujer, ambos de avanzada edad. Enseñaronme muchas cosas que no sabía, y como me tomaran cariño, al poco tiempo adquirí la plaza de paje del señor don Alonso, al cual acompañaba en su paseo diario, pues el buen inválido no movía el brazo derecho, y con mucho trabajo, la pierna correspondiente. No sé qué hallaron en mí para despertar su interés. Sin duda mis pocos años, mi orfandad y también la docilidad con que les obedecía, fueron parte a merecer una benevolencia a que he vivido siempre profundamente agradecido. Hay que añadir a las causas de aquel cariño, aunque me esté mal el decirlo, que yo, no obstante haber vivido hasta entonces en contacto con la más desarrapada canalla, tenía cierta cultura o delicadeza ingénita, que en poco tiempo me hizo cambiar de modales, hasta el punto

de que algunos años después, a pesar de la falta de todo estudio, hallábame en disposición de poder pasar por persona bien nacida.

Cuatro años hacía que estaba en la casa cuando ocurrió lo que voy a referir. No me exija el lector una exactitud que tengo por imposible, tratándose de sucesos ocurridos en la primera edad y narrados en el ocaso de la existencia, cuando cercano a mi fin, después de una larga vida, siento que el hielo de la senectud entorpece mi mano al manejar la pluma, mientras el entendimiento, aterido, intenta engañarse buscando en el regalo de dulces o ardientes memorias un pasajero rejuvenecimiento. Como aquellos viejos verdes que creen despertar su voluptuosidad dormida engañando los sentidos con la contemplación de hermosuras pintadas, así intentaré dar interés y lozanía a los mustios pensamientos de mi ancianidad, recalentándolos con la representación de antiguas grandezas.

Y el efecto es inmediato. ¡Maravillosa superchería de la imaginación! Como quien repasa hojas hace tiempo dobladas de un libro que se leyó, así miro con curiosidad y asombro los años que fueron; y mientras dura el embeleso de esta contemplación, parece que un genio amigo viene y me quita de encima la pesadumbre de los años, aligerando la carga de mi ancianidad, que tanto agobia el cuerpo como el alma. Esta sangre, tibio y perezoso humor que hoy apenas presta escasa animación a mi caduco organismo, se enardece, se agita, circula, bulle, corre y palpita en mis venas con acelerada pulsación. Parece que en mi cerebro entra de improviso una gran luz que ilumina y da forma a mis ignorados prodigios, como la antorcha del viajero que, esclareciendo la oscura cueva, da a conocer las maravillas de la geología tan de repente, que parece que las crea. Y al mismo tiempo mi corazón, muerto por las grandes sensaciones, se levanta, Lázaro llamado por voz divina, y se me sacude en el pecho, causándome a la vez dolor y alegría.

Soy joven; el tiempo no ha pasado; tengo frente a mí los principales hechos de mi mocedad; estrecho la mano de antiguos amigos; en mi ánimo se reproducen las emociones dulces o terribles de la juventud, el ardor del triunfo, el pesar de la derrota, las grandes alegrías, así como las grandes penas, asociadas en los recuerdos como lo están en la vida. Sobre todos mis sentimientos domina uno: el que dirigió siempre mis acciones durante aquel azaroso periodo comprendido entre 1805 y 1834. Cercano al sepulcro, y considerándome el más inútil de los hombres, ¡aún haces brotar lágrimas en mis ojos, amor santo de la Patria! En cambio, yo aún puedo consagrarte una palabra, maldiciendo al ruin escéptico que te niega y al filósofo corrompido que te confunde con los intereses de un día.

A este sentimiento consagré mi edad viril, y a él consagro esta faena de mis últimos años, poniéndolo por genio tutelar o ángel custodio de mi existencia escrita, ya que lo fue de mi existencia real. Muchas cosas voy a contar. ¡Trafalgar, Bailén, Madrid, Zaragoza, Gerona, Arapiles!... De todo esto diré alguna cosa, si no os falta la paciencia. Mi relato no será tan bello como debiera, pero haré todo lo posible para que sea verdadero.



## II

En uno de los primeros días de octubre de aquel año funesto (1805), mi noble amo me llamó a su cuarto, y mirándome con su habitual severidad (cualidad tan sólo aparente, pues su carácter era sumamente blando), me dijo:

—Gabriel, ¿eres tú hombre de valor?

No supe al principio qué contestar, porque, a decir verdad, en mis catorce años de vida no se me había presentado aún ocasión de asombrar al mundo con ningún hecho heroico; pero al oírme llamar hombre me llenó de orgullo, y pareciéndome al mismo tiempo indecoroso negar mi valor ante persona que lo tenía en tan alto grado, contesté con pueril arrogancia:

—Sí, mi amo; soy hombre de valor.

Entonces aquel insigne varón, que había derramado su sangre en cien combates gloriosos, sin que por esto se desdeñara de tratar confiadamente a su leal criado, sonrió ante mí, hízome seña de que me sentara, y ya iba a poner en mi conocimiento alguna importante resolución, cuando su esposa y mi ama doña Francisca entró de súbito en el despacho para dar mayor interés a la conferencia, y comenzó a hablar destempladamente, en estos términos:

—No, no irás...; te aseguro que no irás a la escuadra. ¡Pues no faltaba más!... ¡A tus años y cuando te has retirado del servicio por viejo!... ¡Ay Alonsito, has llegado a los setenta, y ya no estás para fiestas!

Me parece que aún estoy viendo a aquella respetable cuanto iracunda señora con su gran papalina, su saya de organdí, sus rizos blancos y su lunar peludo a un lado de la barba. Cito estos cuatro detalles heterogéneos, porque sin ellos no puede representársela mi memoria. Era una mujer hermosa en la vejez, como la Santa Ana de Murillo, y su belleza respetable habría sido perfecta, y la comparación con la madre de la Virgen exacta, si mi ama hubiera sido muda como una pintura.

Don Alonso, algo acobardado, como de costumbre siempre que la oía, le contestó:

—Necesito ir, Paquita. Según la carta que acabo de recibir de ese buen Churruca, la escuadra combinada debe o salir de Cádiz, provocando el combate con los ingleses, o esperarles en la bahía, si se atreven a entrar. De todos modos, la cosa va a ser sonada.

—Bueno, me alegro —repuso doña Francisca—. Ahí están Gravina, Valdés, Cisneros, Churruca, Alcalá Galiano y Alava. Que machaquen duro sobre esos perros ingleses. Pero tú estás hecho un trasto viejo, que no sirves para maldita de Dios la cosa. Todavía no puedes mover el brazo izquierdo que te dislocaron en el cabo de San Vicente.

Mi amo movió el brazo izquierdo con un gesto académico y guerrero, para probar que lo tenía expedito. Pero doña Francisca, no convencida con tan endeble argumento, continuó chillando en estos términos:

—No, no irás a la escuadra, porque allí no hacen falta estantiguas como tú. Si tuvieras cuarenta años, como cuando fuiste a la Tierra del Fuego y me trajiste aquellos

collares verdes de los indios... Pero ahora... Ya sé yo que ese calzonazos de Marcial te ha calentado los cascos anoche y esta mañana, hablándote de batallas. Me parece que el señor Marcial y yo tenemos que reñir... Vuélvase él a los barcos si quiere, para que le quiten la pierna que le queda... ¡Oh, San José bendito! ¡Si en mis quince hubiera sabido yo lo que era la gente de mar!... ¡Qué tormento! ¡Ni un día de reposo! Se casa una para vivir con su marido, y a lo mejor viene un despacho de Madrid que en dos palotadas me lo manda qué sé yo adónde, a la Patagonia, al Japón o al mismo infierno. Está una diez o doce meses sin verle, y al fin, si no se le comen los señores salvajes, vuelve hecho una miseria, tan enfermo y amarillo, que no sabe una qué hacer para volverle a su color natural... Pero pájaro viejo no entra en jaula, y de repente viene otro despachito de Madrid... Vaya usted a Tolón, a Brest, a Nápoles, acá o acullá, donde le da la gana al bribonazo del primer cónsul... ¡Ah, si todos hicieran lo que yo digo, qué pronto las pagaría todas juntas ese caballerito que trae tan revuelto al mundo!

Mi amo miró sonriendo una mala estampa clavada en la pared, y que, torpemente iluminada por ignoto artista, representaba al emperador Napoleón, caballero en un corcel verde, con el célebre redingote embadurnado de bermellón. Sin duda la impresión que dejó en mí aquella obra de arte, que contemplé durante cuatro años, fue causa de que modificara mis ideas respecto al traje de contrabandista del grande hombre, y en lo sucesivo me lo representé vestido de cardenal y montado en un caballo verde.

—Esto no es vivir —continuó doña Francisca agitando los brazos—. Dios me perdone, pero aborrezco el mar, aunque dicen que es una de sus mejores obras. ¡No sé para qué sirve la Santa Inquisición si no convierte en cenizas esos endiablados barcos de guerra! Pero vengan acá y díganme: ¿Para qué es eso de estarse arrojando balas y más balas sin más ni más, puestos sobre cuatro tablas que si se quiebran arrojan al mar centenares de infelices? ¿No es esto tentar a Dios? ¡Y estos hombres se vuelven locos cuando oyen un cañonazo! ¡Bonita gracia! A mí se me estremecen las carnes cuando los oigo, y si todos pensaran como yo, no habría más guerras en el mar..., y todos los cañones se convertirían en campanas. Mira, Alonso añadió, deteniéndose ante su marido: me parece que ya os han derrotado bastantes veces. ¿Queréis otra? Tú y esos otros tan locos como tú, ¿no estáis satisfechos después de la del 14?1

Don Alonso apretó los puños al oír aquel triste recuerdo, y no profirió un juramento de marino por respeto a su esposa.

—La culpa de tu obstinación en ir a la escuadra —añadió la dama, cada vez más furiosa —la tiene el picarón de Marcial, ese endiablado marinero, que debió ahogarse cien veces, y cien veces se ha salvado para tormento mío. Si él quiere volver a embarcarse con su pierna de palo, su brazo roto, su ojo de menos y sus cincuenta heridas, que vaya en buen hora, y Dios quiera que no vuelva a parecer por aquí...; pero tú no irás, Alonso, tú no irás, porque estás enfermo y porque has servido bastante al rey, quien por cierto te ha recompensado muy mal; y yo que tú le tirarías a la cara al señor generalísimo de mar y tierra los galones de capitán de navío que tienes desde hace diez años... A fe que debían haberte hecho almirante, cuando menos, que harto lo merecías cuando fuiste a la expedición de África y me trajiste aquellas cuentas azules que, con los collares de los indios, me sirvieron para adornar la urna de la Virgen del Carmen.

—Sea o no almirante, yo debo ir a la escuadra, Paquita —dijo mi amo—. Yo no puedo faltar a ese combate. Tengo que cobrar a los ingleses cierta cuenta atrasada.



—¡Bueno estás tú para cobrar estas cuentas!— contestó mi ama—. ¡Un hombre enfermo y medio baldado!...

—Gabriel irá conmigo —añadió don Alonso mirándome de un modo que infundía valor.

Yo hice un gesto que indicaba mi conformidad con tan heroico proyecto; pero cuidé de que no me viera doña Francisca, la cual me habría hecho notar el irresistible peso de su mano si observara mis disposiciones belicosas.

Ésta, al ver que su esposo parecía resuelto, se enfureció más; juró que si volviera a nacer no se casaría con ningún marino; dijo mil pestes del emperador, de nuestro amado rey, del Príncipe de la Paz, de todos los signatarios del Tratado de Subsidios, y terminó asegurando al valiente marino que Dios le castigaría por su insensata temeridad.

Durante el diálogo que he referido, sin responder de su exactitud, pues sólo me fundo en vagos recuerdos, una tos recia y perruna, resonando en la habitación inmediata, anunciaba que Marcial, el mareante viejo, oía desde muy cerca la ardiente declamación de mi ama, que le había citado bastantes veces con comentarios poco benévolos. Deseoso de tomar parte en la conversación, para lo cual le autorizaba la confianza que tenía en la casa, abrió la puerta y se presentó en el cuarto de mi amo.

Antes de pasar adelante, quiero dar de éste algunas noticias, así como de su hidalga consorte, para mejor conocimiento de lo que va a pasar.

### III

Don Alonso Gutiérrez de Cisniega pertenecía a una antigua familia del mismo Vejer. Consagrósele a la carrera naval, y desde su juventud, siendo guardia marina, se distinguió honrosamente en el ataque que los ingleses dirigieron contra La Habana en 1748. Formó parte de la expedición que salió de Cartagena contra Argel en 1775, y también se halló en el ataque de Gibraltar por el duque de Crillon en 1782. Embarcóse más tarde para la expedición al estrecho de Magallanes en la corbeta Santa María de la Cabeza, que mandaba don Antonio de Córdova; también se halló en los gloriosos combates que sostuvo la escuadra anglo-española contra la francesa delante de Tolón en 1793, y, por último, terminó su gloriosa carrera en el desastroso encuentro del cabo de San Vicente, mandando el navío Mejicano, uno de los que tuvieron que rendirse.

Desde entonces mi amo, que no había ascendido conforme a su trabajosa y dilatada carrera, se retiró del servicio. De resultas de las heridas recibidas en aquella triste jornada, cayó enfermo del cuerpo, y más gravemente del alma, a consecuencia del pesar de la derrota. Curábale su esposa con amor, aunque no sin gritos, pues el maldecir a la Marina y a los navegantes era en su boca tan habitual como los dulces nombres de Jesús y María en boca de un devoto.

Era doña Francisca una señora excelente, ejemplar, de noble origen, devota y temerosa de Dios, como todas las hembras de aquel tiempo; caritativa y discreta, pero con el más arisco y endemoniado genio que he conocido en mi vida. Francamente, yo no considero como ingénito aquel iracundo temperamento, sino, antes bien, creado por los disgustos que la ocasionó la desabrida profesión de su esposo; y es preciso confesar que no se quejaba sin razón, pues aquel matrimonio, que durante cincuenta años habría podido dar veinte hijos al mundo y a Dios, tuvo que contentarse con uno solo: la encantadora y sin par Rosita, de quien hablaré después. Por éstas y otras razones, doña Francisca pedía al cielo en sus diarias oraciones el aniquilamiento de todas las escuadras europeas.

En tanto, el héroe se consumía tristemente en Vejer, viendo sus laureles apolillados y roídos de ratones, y meditaba y discurría a todas horas sobre un tema importante, es decir, que si Córdova, comandante de nuestra escuadra, hubiera mandado orzar a babor, en vez de ordenar la maniobra a estribor, los navíos Mejicano, San José, San Nicolás y San Isidro no habrían caído en poder de los ingleses, y el almirante inglés Jerwis habría sido derrotado. Su mujer, Marcial, hasta yo mismo, extralimitándome en mis atribuciones, le decíamos que la cosa no tenía duda, a ver si dándonos por convencidos se templaba el vivo ardor de su manía; pero ni por ésas: su manía le acompañó al sepulcro.

Pasaron ocho años después de aquel desastre, y la noticia de que la escuadra combinada iba a tener un encuentro decisivo con los ingleses produjo en él cierta excitación que parecía rejuvenecerle. Dio, pues, en la flor de que había de ir a la escuadra para presenciar la indudable derrota de sus mortales enemigos; y aunque su esposa trataba de disuadirle, como he dicho, era imposible desviarle de tan estrafalario propósito. Para dar a comprender cuán vehemente era su deseo, baste decir que osaba contrariar, aunque evitando toda disputa, la firme voluntad de doña Francisca; y debo advertir, para que se tenga idea de la obstinación de mi amo, que éste no tenía miedo a los ingleses, ni a los franceses, ni a los argelinos, ni a los salvajes del Estrecho de Magallanes, ni al mar irritado, ni a los monstruos acuáticos, ni



a la ruidosa tempestad, ni al cielo, ni a la tierra; no tenía miedo a cosa alguna creada por Dios más que a su bendita mujer.

Réstame hablar ahora del marinero Marcial, objeto del odio más vivo por parte de doña Francisca, pero cariñosa y fraternalmente amado por mi amo don Alonso, con quien había servido.

Marcial (nunca supe su apellido), llamado entre los marineros Medio-hombre, había sido contramaestre en los barcos de guerra durante cuarenta años. En la época de mi narración, la facha de este héroe de los mares era de lo más singular que puede imaginarse. Figúrense ustedes, señores míos, un hombre viejo, más bien alto que bajo, con una pierna de palo, el brazo izquierdo cortado a cercén más abajo del codo, un ojo menos, la cara garabateada por multitud de chirlos en todas direcciones y con desorden trazados por armas enemigas de diferentes clases, con la tez morena y curtida, como la de todos los marinos viejos; con una voz ronca, hueca y perezosa, que no se parecía a la de ningún habitante racional de tierra firme, y podrán formarse idea de este personaje, cuyo recuerdo me hace deplorar la sequedad de mi paleta, pues a fe que merece ser pintado por un diestro retratista. No puedo decir si su aspecto hacía reír o imponía respeto; creo que ambas cosas a la vez, y según como se le mirase.

Puede decirse que su vida era la historia de la Marina española en la última parte del siglo pasado y principios del presente; historia en cuyas páginas las gloriosas acciones alternan con lamentables desdichas. Marcial había navegado en el Conde de Regla, en el San Joaquín, en el Real Carlos, en el Trinidad y en otros heroicos y desgraciados barcos que, al parecer derrotados con honra o destruidos por la alevosía, sumergieron con sus viejas tablas el poderío naval de España. Además de las campañas en que tomó parte con mi amo, Medio-hombre había asistido a otras muchas, tales como la expedición a la Martinica, la acción de Finisterre, y antes el terrible episodio del Estrecho, en la noche del 12 de julio de 1801, y al combate de Santa María, en 5 de octubre de 1804.

A la edad de sesenta y seis años se retiró del servicio, mas no por falta de bríos, sino porque ya se hallaba completamente desarbolado y fuera de combate. Él y mi amo eran en tierra dos buenos amigos; y como la hija única del contramaestre se hallase casada con un antiguo criado de la casa, resultando de esta unión un nieto, Medio-hombre se decidió a echar para siempre el anda, como un viejo pontón inútil para la guerra, y hasta llegó a hacerse la ilusión de que le gustaba la paz. Bastaba verle para comprender que el empleo más difícil que podía darse a aquel resto glorioso de un héroe era el de cuidar chiquillos; y, en efecto, Marcial no hacía otra cosa que cargar, distraer y dormir a su nieto, para cuya faena le bastaban sus canciones marineras sazonadas con algún juramento propio del oficio.

Mas al saber que la escuadra combinada se apercibía para un gran combate, sintió renacer en su pecho el amortiguado entusiasmo, y soñó que se hallaba mandando la marinería en el alcázar de proa del Santísima Trinidad. Como notase en don Alonso iguales síntomas de recrudescimiento, se franqueó con él, y desde entonces pasaban gran parte del día y de la noche comunicándose, así las noticias recibidas como las propias sensaciones, refiriendo hechos pasados, haciendo conjeturas sobre los venideros y soñando despiertos como dos grumetes que en íntima confidencia calculan el modo de llegar a almirantes.

En estas encerronas, que traían a doña Francisca muy alarmada, nació el proyecto de embarcarse en la escuadra para presenciar el próximo combate. Ya saben ustedes la opinión de mi ama y las mil picardías que dijo del marinero embaucador; ya saben

que don Alonso insistía en poner en ejecución tan atrevido pensamiento, acompañado de su paje, y ahora me resta referir lo que todos dijeron cuando Marcial se presentó a defender la guerra contra el vergonzoso statu quo de doña Francisca.



## IV

—Señor Marcial —dijo doña Francisca con redoblado furor—, si quiere usted ir a la escuadra a que le den la última mano, puede embarcar cuando quiera; pero lo que es éste no irá.

—Bueno —contestó el marinero, que se había sentado en el borde de una silla, ocupando sólo el espacio necesario para sostenerse—; iré yo solo. El demonio me lleve si me quedo sin echar el catalejo a la fiesta.

Después añadió con expresión de júbilo:

—Tenemos quince navíos, y los francesitos, veinticinco barcos. Si todos fueran nuestros, no era preciso tanto... ¡Cuarenta buques y mucho corazón embarcado!

Como se comunica el fuego de una mecha a otra que está cercana, así el entusiasmo que irradió del ojo de Marcial encendió los dos, ya por la edad amortiguados, de mi buen amo.

—Pero el Señorito —continuó Medio-hombre traerá muchos también. Así me gustan a mí las funciones: mucha madera donde mandar balas y mucho jumo de pólvora que caliente el aire cuando hace frío.

Se me había olvidado decir que Marcial, como casi todos los marinos, usaba un vocabulario formado por los más peregrinos terminachos, pues es costumbre en la gente de mar de todos los países desfigurar la lengua patria hasta convertirla en caricatura. Observando la mayor parte de las voces usadas por los navegantes, se ve que son simplemente corruptelas de las palabras más comunes, adaptadas a su temperamento arrebatado y enérgico, siempre propenso a abreviar todas las funciones de la vida, y especialmente el lenguaje. Oyéndoles hablar, me ha parecido a veces que la lengua es un órgano que les estorba.

Marcial, como digo, convertía los nombres en verbos, y éstos en nombres, sin consultar con la academia. Asimismo aplicaba el vocabulario de la navegación a todos los actos de la vida, asimilando el navío con el hombre, en virtud de una forzada analogía entre las partes de aquél y los miembros de éste. Por ejemplo, hablando de la pérdida de su ojo, decía que había cerrado el portalón de estribor; y para expresar la rotura del brazo, decía que se había quedado sin la serviola de babor. Para él el corazón, residencia del valor y del heroísmo, era el pañol de la pólvora, así como el estómago, el pañol del viscocho. Al menos, estas frases las entendían los marineros; pero había otras, hijas de su propia inventiva filológica, de él sólo conocidas y en todo su valor apreciadas. ¿Quién podría comprender lo que significaban patigurbiar, chingurría y otros feroces nombres del mismo jaez? Yo creo, aunque no lo aseguro, que con el primero significaba dudar, y con el segundo, tristeza. La acción de embriagarse la denominaba de mil maneras distintas, y entre éstas la más común era ponerse la casaca, idiotismo cuyo sentido no hallarán mis lectores si no les explico que, habiéndole merecido los marinos ingleses el dictado de casacones, sin duda a causa de su uniforme, al decir ponerse la casaca por emborracharse, quería significar Marcial una acción común y corriente entre sus enemigos. A los almirantes extranjeros les llamaba con estrafalarios nombres, ya creados por él, ya traducidos a su manera, fijándose en semejanzas de sonido. A Nelson le llamaba el Señorito, voz que indicaba cierta consideración o respeto; a Collingwood, el Tío Calambre, frase que a él le

parecía exacta traducción del inglés; a Jerwis le nombraba como los mismos ingleses, esto es, Viejo Zorro; a Calder, el Tío Perol, porque encontraba mucha relación entre las dos voces; y siguiendo un sistema lingüístico enteramente opuesto, designaba a Villeneuve, jefe de la escuadra combinada, con el apodo de Monsieur Corneta, nombre tomado de un sainete a cuya representación asistió Marcial en Cádiz. En fin, tales eran los disparates que salían de su boca, que me veré obligado, para evitar explicaciones enojosas, a sustituir sus frases con las usuales cuando refiera las conversaciones que de él recuerdo.

Sigamos ahora. Doña Francisca, haciéndose cruces, dijo así:

—¡Cuarenta navíos! Eso es tentar a la Divina Providencia. ¡Jesús!, y lo menos tendrán cuarenta mil cañones, para que estos enemigos se maten unos a otros.

—Lo que es como Monsieur Corneta tenga bien provistos los pañoles de la pólvora —contestó Marcial señalando al corazón—, ya se van a reír esos señores casacones. No será ésta como la del cabo de San Vicente.

—Hay que tener en cuenta —dijo mi amo con placer, viendo mencionado su tema favorito— que si el almirante Córdova hubiera mandado virar a babor a los navíos San José y Mejicano, el señor de Jerwis no se habría llamado lord conde de San Vicente. De eso estoy bien seguro, y tengo datos para asegurar que con la maniobra a babor hubiéramos salido victoriosos.

—¡Victoriosos! —exclamó con desdén doña Francisca—. Si pueden ellos más... Estos bravucones parece que se quieren comer el mundo, y en cuanto salen al mar parece que no tienen bastantes costillas para recibir los porrazos de los ingleses.

—¡No! —dijo Medio-hombre enérgicamente y cerrando el puño con gesto amenazador—. ¡Si no fuera por sus muchas astucias y picardías!... Nosotros vamos siempre contra ellos con el alma a un largo, pues, con nobleza, bandera izada y manos limpias. El inglés no se larguea, y siempre ataca por sorpresa, buscando las aguas malas y las horas de cerrazón. Así fue la del Estrecho, que nos tienen que pagar. Nosotros navegábamos confiados, porque ni de perros herejes moros se teme la traición, cuantimás de un inglés, que es civil y al modo de cristiano. Pero no; el que ataca a traición no es cristiano, sino un salteador de caminos. Figúrese usted, señora añadió dirigiéndose a doña Francisca para obtener su benevolencia, que salimos de Cádiz para auxiliar a la escuadra francesa, que se había refugiado en Algeciras, perseguida por los ingleses. Hace de esto cuatro años, y entavía tengo tal coraje, que la sangre se me emborbota cuando lo recuerdo. Yo iba en el Real Carlos, de 112 cañones, que mandaba Ezguerra, y además llevábamos el San Hermenegildo, de 112 también; el San Fernando, el Argonauta, el San Agustín y la fragata Sabina. Unidos con la escuadra francesa, que tenía cuatro navíos, tres fragatas y un bergantín, salimos de Algeciras para Cádiz a las doce del día, y como el tiempo era flojo, nos anocheció más acá de Punta Carnero. La noche estaba más negra que un barril de chapopote; pero como el tiempo era bueno, no nos importaba navegar a oscuras. Casi toda la tripulación dormía; me acuerdo que estaba yo en el castillo de proa hablando con mi primo Pepe Débora, que me contaba las perradas de su suegra, y desde allí vi las luces del San Hermenegildo, que navegaba a estribor como a tiro de cañón. Los demás barcos iban delante. Pusque lo que menos creíamos era que los casacones habían salido de Gibraltar tras de nosotros y nos daban caza. ¿Ni cómo los habíamos de ver, si tenían apagadas las luces y se nos acercaban sin que nos percatáramos de ello? De repente, y aunque la noche está muy oscura, me pareció ver..., yo siempre he tenido un farol como un lince..., me pareció que un barco pasaba entre nosotros y el San Hermenegildo.



—José Débora —dijo a mi compañero—, o yo estoy viendo fantasmas, o tenemos un barco inglés por estribor.

"José Débora miró y me dijo:

"—Que el palo mayor caiga por la fogonadura y me parta si hay por estribor más barco que el San Hermenegildo.

"—Pues por sí o por no —dije—, voy a avisarle al oficial que está de cuarto.

"No había acabado de decirlo, cuando, ¡pataplús!..., sentimos el musiquero de toda una andanada que nos soplaron por el costado. En un minuto la tripulación se levantó... cada uno a su puesto... ¡Qué batahola, señora doña Francisca! Me alegraría de que usted lo hubiera visto para que supiera cómo son estas cosas. Todos jurábamos como demonios y pedíamos a Dios que nos pusiera un cañón en cada dedo para contestar al ataque. Ezguerra subió al alcázar y mandó disparar la andanada de estribor... ¡Zapataplús! La andanada de estribor disparó en seguida, y al poco rato nos contestaron... Pero en aquella trapisonda no vimos que con el primer disparo nos habían soplado a bordo unas endiabladas materias comestibles (combustibles, quería decir), que cayeron sobre el buque como si estuviera lloviendo fuego. Al ver que ardía nuestro navío, se nos redobló la rabia y cargamos de nuevo la andanada, y otra, y otra... ¡Ah señora doña Francisca! ¡Bonito se puso aquello!... Nuestro comandante mandó meter sobre estribor para atacar al abordaje al buque enemigo. Aquí te quiero ver... Yo estaba en mis glorias... En un guiñar del ojo preparamos las hachas y picas para el abordaje...; el barco enemigo se nos venía encima, lo cual me encabrillo (me alegró) el alma, porque así nos enredaríamos más pronto... Mete, mete a estribor...; ¡qué julepe! Principiaba a amanecer; ya los penoles se besaban; ya estaban dispuestos los grupos, cuando oímos juramentos españoles a bordo del buque enemigo. Entonces nos quedamos todos tiesos de espanto, porque vimos que el barco con que nos batíamos era el mismo San Hermenegildo."

—Eso sí que estuvo bueno —dijo doña Francisca mostrando algún interés en la narración—. ¿Y cómo fueron tan burros que uno y otro...?

—Diré a usted: no tuvimos tiempo de andar con palabreo. El fuego del Real Carlos se pasó al San Hermenegildo, y entonces... ¡Virgen del Carmen, la que se armó! "¡A las lanchas!", gritaron muchos. El fuego estaba ya ras con ras con la Santa Bárbara, y esta señora no se anda con bromas... Nosotros jurábamos, gritábamos insultando a Dios, a la Virgen y a todos los santos, porque así parece que se desahoga uno cuando está lleno de coraje hasta la escotilla.

—¡Jesús, María y José! ¡Qué horror! —exclamó mi ama—. ¿Y se salvaron?

—Nos salvamos cuarenta en la falúa y seis o siete en el chinchorro; éstos recogieron al segundo del San Hermenegildo. José Débora se aferró a un pedazo de palo y arribó más muerto que vivo a las playas de Marruecos.

—¿Y los demás?

—Los demás... La mar es grande y en ella cabe mucha gente. Dos mil hombres apagaron fuegos aquel día, entre ellos nuestro comandante Ezguerra, y Emparán, el del otro barco.

—¡Válgame Dios! dijo doña Francisca—. Aunque bien empleado les está, por andarse en esos juegos. Si se estuvieran quietecitos en sus casas como Dios manda...

—Pues la causa de este desastre —dijo don Alonso, que gustaba de interesar a su mujer en tan dramáticos sucesos— fue la siguiente: Los ingleses, validos de la oscuridad de la noche, dispusieron que el navío Soberbio, el más ligero de los que traían, apagara sus luces y se colocara entre nuestros dos hermosos barcos. Así lo hizo: disparó sus dos andanadas, puso su aparejo en facha con mucha presteza, orzando al mismo tiempo para librarse de la contestación. El Real Carlos y el San Hermenegildo, viéndose atacados inesperadamente, hicieron fuego; pero se estuvieron batiendo el uno contra el otro, hasta que cerca del amanecer, y estando a punto de abordarse, se reconocieron y ocurrió lo que tan detalladamente te ha contado Marcial.

—¡Oh, y qué bien os la jugaron! dijo la dama—. Estuvo bueno, aunque eso no es de gente noble.

—¡Qué ha de ser! —añadió Medio-hombre—. Entonces yo no les quería bien; pero dende esa noche... Si están ellos en el cielo, no quiero ir al cielo, manque me condene para toda la eternidad.

—¿Pues y la captura de las cuatro fragatas que venían del Río de la Plata? —dijo don Alonso animando a Marcial para que continuara sus narraciones.

—También en ésa me encontré —contestó el marino —, y allí me dejaron sin pierna. También entonces nos cogieron desprevenidos, y como estábamos en tiempos de paz, navegábamos muy tranquilos, contando ya las horas que nos faltaban para llegar, cuando de pronto... Le diré a usted cómo fue, señora doña Francisca, para que vea las mañas de esa gente. Después de lo del Estrecho, me embarqué en La Fama para Montevideo, y ya hacía mucho tiempo que estábamos allí, cuando el jefe de la escuadra recibió orden de traer a España los caudales de Lima y Buenos Aires. El viaje fue muy bueno, y no tuvimos más percance que unas calenturillas, que no mataron ni tanto así de hombre... Traíamos mucho dinero del rey y de particulares, y también lo que llamamos la caja de soldadas, que son los ahorrillos de la tropa que sirve en las Américas. Por junto, si no me engaño, eran cosa de cinco millones de pesos, como quien no dice nada, y además traíamos pieles de lobo, lana de vicuña, cascarilla, barras de estaño y cobre y maderas finas. Pues, señor, después de cincuenta días de navegación, el 5 de octubre vimos tierra, y ya contábamos entrar en Cádiz al día siguiente, cuando cátese que hacia el nordeste se nos presentan cuatro señoras fragatas. Anque era tiempo de paz y nuestro capitán, don Miguel de Zapiain, parecía no tener maldito recelo, yo, que soy perro viejo en la mar, llamé a Débora y le dije que el tiempo me olía a pólvora... Bueno; cuando las fragatas inglesas estuvieron cerca, el general mandó hacer zafarrancho; La Fama iba delante, y al poco rato nos encontramos a tiro de pistola de una de las inglesas por barlovento.

"Entonces el capitán inglés nos habló con su bocina y nos dijo... ¡pues mire usted que me gustó la franqueza!..., nos dijo que nos pusiéramos en facha porque nos iban a atacar. Hizo mil preguntas; pero le dijimos que no nos daba la gana contestar. A todo esto, las otras tres fragatas enemigas se habían acercado a las nuestras de tal manera, que cada una de las inglesas tenía otra española por el costado de sotavento."

—Su posición no podía ser mejor —apuntó mi amo. —Eso digo yo —continuó Marcial—. El jefe de nuestra escuadra, don José Bustamante, anduvo poco listo, que si hubiera sido yo... Pues, señor, el comodón (quería decir el comodoro) inglés envió a



bordo de la Medea un oficialillo de éstos de cola de abadejo, el cual, sin andarse en chiquitas, dijo que aunque no estaba declarada la guerra, el comodón tenía orden de apresarnos. Esto sí que se llama ser inglés. El combate empezó al poco rato; nuestra fragata recibió la primera andanada por babor; se le contestó al saludo, y cañonazo va, cañonazo viene..., lo cierto del caso es que no metimos en un puño a aquellos herejes por mor de que el demonio fue y pegó fuego a la Santa Bárbara de la Mercedes, que se voló en un suspiro, y todos, con este suceso, nos afligimos tanto, sintiéndonos tan apocados..., no por falta de valor, sino por aquello que dicen... en la moral..., pues... denque el mismo momento nos vimos perdidos. Nuestra fragata tenía las velas con más agujeros que capa vieja, los cabos rotos, cinco pies de agua en bodega, el palo de mesana tendido, tres balazos a flor de agua y bastantes muertos y heridos. A pesar de esto, seguíamos la cuchipanda con el inglés; pero cuando vimos que la Medea y la Clara, no pudiendo resistir la chamusquina, arriaban bandera, forzamos de vela y nos retiramos defendiéndonos como podíamos. La maldita fragata inglesa nos daba caza, y como era más velera que la nuestra, no pudimos zafarnos y tuvimos también que arriar el trapo a las tres de la tarde, cuando ya nos habían matado mucha gente, y yo estaba medio muerto sobre el sollado, porque a una bala le dio la gana de quitarme mi pierna. Aquellos condenados nos llevaron a Inglaterra, no como presos, sino como detenidos; pero carta va, carta viene entre Londres y Madrid, lo cierto es que se quedaron con el dinero, y me parece que cuando a mí me nazca otra pierna, entonces el rey de España les verá la punta del pelo a los cinco millones de pesos.

—¡Pobre hombre!... ¿Y entonces perdiste la pata? —le dijo compasivamente doña Francisca.

—Sí, señora; los ingleses, sabiendo que yo no era bailarín, creyeron que tenía bastante con una. En la travesía me curaron bien; en un pueblo que llaman Plinmuf (Plymouth) estuve seis meses en el pontón, con el petate liado y la patente para el otro mundo en el bolsillo... Pero Dios no quiso que me fuera a pique tan pronto; un físico inglés me puso esta pierna de palo, que es mejor que la otra, porque aquella me dolía de la condenada reuma, y ésta, a Dios gracias, no duele aunque le echen una descarga de metralla. En cuanto a dureza, creo que la tiene, aunque entavía no se me ha puesto delante la popa de ningún inglés para probarla.

—Muy bravo estás —dijo mi ama—; quiera Dios no pierdas también la otra. El que busca el peligro...

Concluida la relación de Marcial, se trabó de nuevo la disputa sobre si mi amo iría a o no a la escuadra. Persistía doña Francisca en la negativa, y don Alonso, que en presencia de su digna esposa era manso como un cordero, buscaba pretextos y alegaba toda clase de razones para convencerla.

—Iremos sólo a ver, mujer; nada más que a ver —decía el héroe con mirada suplicante.

—Dejémonos de fiestas —le contestaba su esposa—. Buen par de esperpentos estáis los dos.

—La escuadra combinada —dijo Marcial— se quedará en Cádiz, y ellos tratarán de forzar la entrada.

—Pues entonces —añadió mi ama— pueden ver la función desde la muralla de Cádiz; pero lo que es en los barquitos... Digo que no y que no, Alonso. En cuarenta años de casados no me has visto enojada (la veía todos los días); pero ahora te juro que si vas a bordo..., haz cuenta de que Paquita no existe para ti.

—¡Mujer! —exclamó con aflicción mi amo—. ¡Y he de morirme sin tener ese gusto!

—¡Bonito gusto, hombre de Dios! ¡Ver cómo se matan esos locos! Si el rey de las Españas me hiciera caso, mandaría a paseo a los ingleses y les diría: "Mis vasallos queridos no están aquí para que ustedes se diviertan con ellos. Métense ustedes en faena unos con otros si quieren fuego." ¿Qué creen? Yo, aunque tonta, bien sé lo que hay aquí, y es que el primer cónsul, emperador, sultán o lo que sea, quiere acometer a los ingleses, y como no tiene hombres de alma para el caso, ha embaucado a nuestro buen rey para que le preste los suyos, y la verdad es que nos está fastidiando con sus guerras marítimas. Díganme ustedes: ¡a España qué le va ni le viene en esto? ¿Por qué ha de estar todos los días cañonazo y más cañonazo por una simpleza? Antes de esas picardías que Marcial ha contado, ¿qué daño nos habían hecho los ingleses? ¿Ah, si hicieran caso de lo que yo digo, el señor de Bonaparte armaría la guerra solo, o si no, que no la armara!

—Es verdad —dijo mi amo— que la alianza con Francia nos está haciendo mucho daño, pues si algún provecho resulta es para nuestra aliada, mientras todos los desastres son para nosotros.

—Entonces, tontos rematados, ¿para qué se os calientan las pajarillas con esta guerra?

—El honor de nuestra nación está empeñado —contestó don Alonso—, y una vez metidos en la danza, sería una mengua volver atrás. Cuando estuve el mes pasado en Cádiz en el bautizo de la hija de mi primo, me decía Churruca: "Esta alianza con Francia y el maldito Tratado de San Ildefonso, que por la astucia de Bonaparte y la debilidad de Godoy se ha convertido en Tratado de Subsidios, serán nuestra ruina, serán la ruina de nuestra escuadra, si Dios no lo remedia, y, por tanto la ruina de nuestras colonias y del comercio español en América. Pero, a pesar de todo, es preciso seguir adelante."

—Bien digo yo —añadió doña Francisca— que ese Príncipe de la Paz se está metiendo en cosas que no entiende. Ya se ve, ¡un hombre sin estudios! Mi hermano el arcediano, que es partidario del príncipe Fernando, dice que ese señor Godoy es un alma de cántaro y que no ha estudiado latín ni teología, pues todo su saber se reduce a tocar la guitarra y a conocer los veintidós modos de bailar la gavota. Parece que por su linda cara le han hecho primer ministro. Así andan las cosas de España; luego, hambre y más hambre..., todo tan caro..., la fiebre amarilla asolando a Andalucía... Está esto bonito, sí, señor... Y de ello tienen ustedes la culpa —continuó engrosando la voz y poniéndose muy encarnada—, sí, señor; ustedes, que ofenden a Dios matando tanta gente; ustedes, que si en vez de meterse en estos endiablados barcos se fueran a la iglesia a rezar el rosario, no andarían Patillas tan suelto por España haciendo diabluras.

—Tú irás a Cádiz también —dijo don Alonso, ansioso de despertar el entusiasmo en el pecho de su mujer—; irás a casa de Flora, y desde el mirador podrás ver cómodamente el combate, el humo, los fogonazos, las banderas... Es cosa muy bonita.

—¡Gracias, gracias! Me caería muerta de miedo. Aquí nos estaremos quietos, que el que busca el peligro en él perece.

Así terminó aquel diálogo, cuyos pormenores he conservado en mi memoria, a pesar del tiempo transcurrido. Mas acontece con frecuencia que los hechos muy



remotos, correspondientes a nuestra infancia, permanecen grabados en la imaginación con mayor fijeza que los presenciados en edad madura y cuando predomina sobre todas las facultades la razón.

Aquella noche, don Alonso y Marcial siguieron conferenciando en los pocos ratos que la recelosa doña Francisca les dejaba solos. Cuando ésta fue a la parroquia para asistir a la novena, según su piadosa costumbre, los dos marinos respiraron con libertad, como escolares bulliciosos que pierden de vista al maestro. Encerráronse en el despacho, sacaron unos mapas y estuvieron examinándolos con gran atención; luego leyeron ciertos papeles en que había apuntados los nombres de muchos barcos ingleses con la cifra de sus cañones y tripulantes, y durante su calurosa conferencia, en que alternaba la lectura con los más enérgicos comentarios, noté que ideaban el plan de un combate naval.

Marcial imitaba con los gestos de su brazo y medio la marcha de las escuadras, la explosión de las andanadas; con su cabeza, el balance de los barcos combatientes; con su cuerpo, la caída de costado del buque que se va a pique; con su mano, el subir y bajar de las banderas de señal; con un ligero silbido, el mando del contraemaestre; con los porrazos de su pie de palo contra el suelo, el estruendo del cañón; con su lengua estropajosa, los juramentos y singulares voces del combate; y como mi amo le secundase en esta tarea con la mayor gravedad, quise yo también echar mi cuarto a espadas, alentado por el ejemplo y dando natural desahogo a esa necesidad devoradora de meter ruido que domina el temperamento de los chicos con absoluto imperio. Sin poderme contener, viendo el entusiasmo de los dos marinos, comencé a dar vueltas por la habitación, pues la confianza con que por mi amo era tratado me autorizaba a ello; remedé con la cabeza y los brazos la disposición de una nave que ciñe el viento, y al mismo tiempo profería, ahuecando la voz, los retumbantes monosílabos que más se parecen al ruido de un cañonazo, tales como ¡bum, bum!... Mi respetable amo, el mutilado marinero, tan niños como yo en aquella ocasión, no pararon mientes en lo que yo hacía, pues hartos les embargaban sus propios pensamientos. ¡Cuánto me he reído después recordando aquella escena, y cuán cierto es, por lo que respecta a mis compañeros en aquel juego, que el entusiasmo de la ancianidad convierte a los viejos en niños, renovando las travesuras de la cuna al borde mismo del sepulcro!

Muy enfrascados estaban ellos en su conferencia, cuando sintieron los pasos de doña Francisca, que volvía de la novena.

—¡Que viene! —exclamó Marcial con terror.

Y al punto guardaron los planos, disimulando su excitación, y pusiéronse a hablar de cosas indiferentes. Pero yo, bien porque la sangre juvenil no podía aplacarse fácilmente, bien porque no observé a tiempo la entrada de mi ama..., seguí en medio del cuarto demostrando mi enajenación con frases como éstas, pronunciadas con el mayor desparpajo: "¡La mura a estribor!... ¡Orza!... ¡La andanada de sotavento!... ¡Fuego!... ¡Bum, bum!..." Ella se llegó a mí furiosa, y sin previo aviso me descargó en la popa la andanada de su mano derecha, con tan buena puntería, que me hizo ver las estrellas.

—¡También tú! —gritó vapuleándome sin compasión—. Ya ves —añadió, mirando a su marido con centellantes ojos—: tú le enseñas a que pierda el respeto... ¿Te has creído que estás todavía en la Caleta, pedazo de zascandil?

La zurra continuó en la forma siguiente: yo, caminando a la cocina, lloroso y avergonzado, después de arriada la bandera de mi dignidad y sin pensar en

defenderme contra tan superior enemigo; doña Francisca, detrás, dándome caza y poniendo a prueba mi pescuezo con los repetidos golpes de su mano. En la cocina eché el ancla, lloroso, considerando cuán mal había concluido mi combate naval.



## V

Para oponerse a la insensata determinación de su marido, doña Francisca no se fundaba sólo en las razones anteriormente expuestas; tenía, además de aquéllas, otra poderosísima, que no indico en el diálogo anterior, quizás por demasiado sabida.

Pero el lector no la sabe y voy a decírsela. Creo haber escrito que mis amos tenían una hija. Pues bien: esta hija se llamaba Rosita, de edad poco mayor que la mía, pues apenas pasaba de los quince años, y ya estaba concertado su matrimonio con un joven oficial de artillería llamado Malespina, de una familia de Medina-Sidonia, lejanamente emparentada con la de mi ama. Habíase fijado la boda para fin de octubre, y ya se comprende que la ausencia del padre de la novia habría sido inconveniente en tan solemnes días.

Voy a decir algo de mi señorita, de su novio, de sus amores, de su proyectado enlace y..., ¡ay!, aquí mis recuerdos toman un tinte melancólico, evocando en mi fantasía imágenes importunas y exóticas como si vinieran de otro mundo, despertando en mi cansado pecho sensaciones que, a decir verdad, ignoro si traen a mi espíritu alegría o tristeza. Estas ardientes memorias, que parecen agostarse hoy en mi cerebro como flores tropicales trasplantadas al norte helado, me hacen a veces reír y a veces me hacen pensar... Pero contemos, que el lector se cansa de reflexiones enojosas sobre lo que a un solo mortal interesa.

Rosita era lindísima. Recuerdo perfectamente su hermosura, aunque me sería muy difícil describir sus facciones. Parece que la veo sonreír delante de mí. La singular expresión de su rostro, a la de ningún otro parecida, es para mí, por la claridad con que se ofrece a mi entendimiento, como una de esas nociones primitivas, que parece hemos traído de otro mundo, o nos han sido infundidas por misterioso poder desde la cuna. Y, sin embargo, no respondo de poderlo pintar, porque lo que fue real ha quedado como una idea indeterminada en mi cabeza, y nada nos fascina tanto, así como nada se escapa tan sutilmente a toda apreciación descriptiva, como un ideal querido.

Al entrar en la casa, creí que Rosita pertenecía a un orden de criaturas superior. Explicaré mis pensamientos para que se admiren ustedes de mi simpleza. Cuando somos niños y un nuevo ser viene al mundo en nuestra casa, las personas mayores nos dicen que le han traído de Francia, de París o de Inglaterra. Engañado yo como todos acerca de tan singular modo de perpetuar la especie, creía que los niños venían por encargo, empaquetados en un cajoncito, como un fardo de quincalla. Pues bien: contemplando por primera vez a la hija de mis amos, discurrí que tan bella persona no podía haber venido de la fábrica de donde venimos todos, es decir, de París o de Inglaterra, y me persuadí de la existencia de alguna región encantadora, donde artífices divinos sabían labrar tan hermosos ejemplares de la persona humana.

Como niños ambos, aunque de distinta condición, pronto nos tratamos con la confianza propia de la edad, y mi mayor dicha consistía en jugar con ella, sufriendo todas sus impertinencias, que eran muchas, pues en nuestros juegos nunca se confundían las clases: ella era siempre señorita y yo siempre criado; así es que yo llevaba la peor parte, y si había golpes, no es preciso indicar aquí quién los recibía.

Ir a buscarla al salir de la escuela para acompañarla a casa era mi sueño de oro, y cuando por alguna ocupación imprevista se encargaba a otra persona tan dulce

comisión, mi pena era tan profunda, que yo la equiparaba a las mayores penas que pueden pasarse en la vida siendo hombre, y decía: "Es imposible que cuando yo sea grande experimente desgracia mayor." Subir por orden suya al naranjo del patio para coger los azahares de las más altas ramas era para mí la mayor de las delicias, posición o preeminencia superior a la del mejor rey de la tierra subido en su trono de oro; y no recuerdo alborozo comparable al que me causaba obligándome a correr tras ella en ese divino e inmortal juego que llaman escondite. Si ella corría como una gacela, yo volaba como un pájaro para cogerla más pronto, asiéndola por la parte de su cuerpo que encontraba más a mano. Cuando se trocaban los papeles, cuando ella era la perseguidora y a mí me correspondía el ser cogido, se duplicaban las inocentes y puras delicias de aquel juego sublime, y el paraje más oscuro y feo, donde yo, encogido y palpitante, esperaba la impresión de sus brazos ansiosos de estrecharme, era para mí un verdadero paraíso. Añadiré que jamás, durante aquellas escenas, tuve un pensamiento, una sensación que no emanara del más refinado idealismo.

¿Y qué diré de su canto? Desde muy niña acostumbraba cantar el ole y las cañas con la maestría de los ruseñores, que lo saben todo en materia de música sin haber aprendido nada. Todos le alababan aquella habilidad, y formaban corro para oírla; pero a mí me ofendían los aplausos de sus admiradores, y hubiera deseado que enmudeciera para los demás. Era aquel canto un gorjeo melancólico, aun modulado por su voz infantil. La nota, que repercutía sobre sí misma, enredándose y desenredándose como un hilo sonoro, se perdía subiendo y se desvanecía alejándose, para volver descendiendo con timbre grave. Parecía emitida por un avecilla que se remontara primero al cielo y que después cantara en nuestro propio oído. El alma, si se me permite emplear un símil vulgar, parecía que se alargaba siguiendo el sonido, y se contraía después retrocediendo ante él, pero siempre pendiente de la melodía y asociando la música a la hermosa cantora. Tan singular era el efecto, que para mí el oírla cantar, sobre todo en presencia de otras personas, era casi una mortificación.

Teníamos la misma edad, poco más o menos, como he dicho, pues sólo excedía la suya a la mía en unos ocho o nueve meses. Pero yo era pequeñuelo y raquítico, mientras ella se desarrollaba con mucha lozanía, y así, al cumplirse los tres años de mi residencia en la casa, ella parecía de mucha más edad que yo. Estos tres años se pasaron sin sospechar nosotros que íbamos creciendo, y nuestros juegos no se interrumpían, pues ella era más traviesa que yo, y su madre la reñía, procurando sujetarla y hacerla trabajar.

Al cabo de los tres años advertí que las formas de mi idolatrada señorita se ensanchaban y redondeaban, completando la hermosura de su cuerpo: su rostro se puso más encendido, más lleno, más tibio; sus grandes ojos, más vivos, si bien con la mirada menos errátil y voluble; su andar, más reposado; sus movimientos, no sé si más o menos ligeros, pero ciertamente distintos, aunque no podía entonces, ni puedo ahora, apreciar en qué consistía la diferencia. Pero ninguno de estos accidentes me confundió tanto como la transformación de su voz, que adquirió cierta sonora gravedad, bien distinta de aquel travieso y alegre chillido con que me llamaba antes, trastornándome el juicio y obligándome a olvidar mis quehaceres para acudir al juego. El capullo se convertía en rosa.

Un día, mil veces funesto, mil veces lúgubre, mi amita se presentó ante mí con traje bajo. Aquella transfiguración produjo en mí tal impresión, que en todo el día no hablé una palabra. Estaba serio como un hombre que ha sido vilmente engañado, y mi enojo contra ella era tan grande, que en mis soliloquios probaba con fuertes razones que el rápido crecimiento de mi amita era una felonía. Se despertó en mí la fiebre del raciocinar, y sobre aquel tema controvertía apasionadamente conmigo mismo en el



silencio de mis insomnios. Lo que más me aturdí era ver que con unas cuantas varas de tela había variado por completo su carácter. Aquel día, mil veces desgraciado, me habló en tono ceremonioso, ordenándome con gravedad, y hasta con displicencia, las faenas que menos me gustaban; y ella, que tantas veces fue cómplice y encubridora de mi holgazanería, me reprendía entonces por perezoso. ¡Y a todas éstas, ni una sonrisa, ni un salto, ni una monada, ni una veloz carrera, ni un poco de ole, ni esconderse de mí para que la buscara, ni fingirse enfadada para reírse después, ni una disputilla, ni siquiera un pescozón con su blanda manecita! ¡Terribles crisis de la existencia! ¡Ella se había convertido en mujer, y yo continuaba siendo niño!

No necesito decir que se acabaron los retozos y los juegos; ya no volvía a subir al naranjo, cuyos azahares crecieron tranquilos, libres de mi enamorada rapacidad, desarrollando con lozanía sus hojas y con todo lujo su provocativa fragancia; ya no corrimos más por el patio, ni hice más viajes a la escuela para traerla a casa, tan orgulloso de mi comisión, que la hubiera defendido contra un ejército si éste hubiera intentado quitármela. Desde entonces Rosita andaba con la mayor circunspección y gravedad; varias veces noté que al subir una escalera delante de mí cuidaba de no mostrar ni una línea ni una pulgada más arriba de su hermoso tobillo, y este sistema de fraudulenta ocultación era una ofensa a la dignidad de aquél cuyos ojos habían visto algo más arriba. Ahora me río considerando cómo se me partía el corazón con aquellas cosas.

Pero aún habían de ocurrir más terribles desventuras. Al año de su transformación, la tía Martina, Rosario la cocinera, Marcial y otros personajes de la servidumbre se ocupaban un día de cierto grave asunto. Aplicando mi diligente oído, luego me enteré de que corrían rumores alarmantes: la señorita se iba a casar.

La cosa era inaudita, porque yo no le conocía ningún novio. Pero entonces lo arreglaban todo los padres, y lo raro es que a veces no salía del todo mal.

Pues un joven de gran familia pidió su mano, y mis amos se la concedieron. Este joven vino a casa acompañado de sus padres, que eran una especie de condes o marqueses con un título retumbante. El pretendiente traía su uniforme de Marina, en cuyo honroso cuerpo servía; pero, a pesar de tan elegante jaez, su facha era muy poco agradable. Así debió de parecerle a mi amita, pues desde un principio mostró repugnancia hacia aquella boda. Su madre trataba de convencerla, pero inútilmente, y le hacía la más acabada pintura de las buenas prendas del novio, de su alto linaje y grandes riquezas. La niña no se convencía, y a estas razones oponía otras muy cuerdas.

Pero la pícara se callaba lo principal, y lo principal era que tenía otro novio, a quien de veras amaba. Este otro era un oficial de artillería, llamado don Rafael Malespina, de muy buena presencia y gentil figura. Mi amita le había conocido en la iglesia, y el pérfido amor se apoderó de ella mientras rezaba; pues siempre fue el templo lugar muy a propósito, por su poético y misterioso recinto, para abrir de par en par al amor las puertas del alma. Malespina rondaba la casa, lo cual observé yo varias veces; y tanto se habló en Vejer de estos amores, que el otro lo supo y se desafiaron. Mis amos supieron todo cuando llegó a casa la noticia de que Malespina había herido mortalmente a su rival.

El escándalo fue grande. La religiosidad de mis amos se escandalizó tanto con aquel hecho, que no pudieron disimular su enojo, y Rosita fue la víctima principal. Pero pasaron meses y más meses; el herido curó, y como Malespina fuese también persona bien nacida y rica, se notaron en la atmósfera política de la casa barruntos de que el joven don Rafael iba a entrar en ella. Renunciaron al enlace los padres del

herido, y en cambio el del vencedor se presentó en casa a pedir para su hijo la mano de mi querida amita. Después de algunas dilaciones, se la concedieron.

Me acuerdo de cuando fue allí el viejo Malespina. Era un señor muy seco y estirado, con chupa de treinta colores, muchos colgajos en el reloj, gran colete y una nariz muy larga y afilada, con la cual parecía olfatear a las personas que le sostenían la conversación. Hablaba por los codos y no dejaba meter baza a los demás; él se lo decía todo, y no se podía elogiar cosa alguna, porque al punto salía diciendo que tenía otra mejor. Desde entonces le taché por hombre vanidoso y mentirosísimo, como tuve ocasión de ver claramente más tarde. Mis amos le recibieron con agasajo, lo mismo que a su hijo, que con él venía. Desde entonces el novio siguió yendo a casa todos los días, solo o en compañía de su padre.

Nueva transformación de mi amita. Su indiferencia hacia mí era tan marcada, que tocaba los límites del menosprecio. Entonces eché de ver claramente por primera vez, maldiciéndola, la humildad de mi condición; trataba de explicarme el derecho que tenían a la superioridad los que realmente eran superiores, y me preguntaba, lleno de angustia, si era justo que otros fueran nobles y ricos y sabios, mientras yo tenía por abolengo la Caleta, por única fortuna mi persona y apenas sabía leer. Viendo la recompensa que tenía mi ardiente cariño, comprendí que a nada podría aspirar en el mundo, y sólo más tarde adquirí la firme convicción de que un grande y constante esfuerzo mío me daría quizás todo aquello que no poseía.

En vista del despego con que ella me trataba, perdí la confianza; no me atrevía a desplegar los labios en su presencia, y me infundía mucho más respeto que sus padres. Entretanto, yo observaba con atención los indicios del amor que la dominaba. Cuando él tardaba, yo la veía impaciente y triste; al menor rumor que indicase la aproximación de alguno, se encendía su hermoso semblante y sus negros ojos brillaban con ansiedad y esperanza. Si él entraba al fin, le era imposible a ella disimular su alegría, y luego se estaban charlando horas y más horas, siempre en presencia de doña Francisca, pues a mi señorita no se le consentían coloquios a solas ni por las rejas.

También había correspondencia larga, y lo peor del caso es que yo era el correo de los dos amantes. ¡Aquello me daba una rabia!... Según la consigna, yo salía a la plaza, y allí encontraba, más puntual que un reloj, al señorito Malespina, el cual me daba una esquila para entregarla a mi señorita. Cumplía mi encargo, y ella me daba otra para llevarla a él. ¡Cuántas veces sentía tentaciones de quemar aquellas cartas, no llevándolas a su destino! Pero, por mi suerte, tuve serenidad para dominar tan feo propósito.

No necesito decir que yo odiaba a Malespina. Desde que le veía entrar sentía mi sangre enardecida, y siempre que me ordenaba algo, hacía lo con los peores modos posibles, deseoso de significarle mi alto enojo. Este despego, que a ellos les parecía mala crianza y a mí un arranque de entereza, propio de elevados corazones, me proporcionó algunas reprimendas y, sobre todo, dio origen a una frase de mi señorita, que se me clavó en el corazón como una dolorosa espina. En cierta ocasión le oí decir:

—Este chico está tan echado a perder, que será preciso mandarle fuera de casa.

Al fin se fijó el día para la boda, y unos cuantos antes del señalado ocurrió lo que ya conté y el proyecto de mi amo. Por esto se comprenderá que doña Francisca tenía razones poderosas, además de la poca salud de su marido, para impedirle ir a la escuadra.



## VI

Recuerdo muy bien que al día siguiente de los pescozones que me aplicó doña Francisca, movida del espectáculo de mi irreverencia y de su profundo odio a las guerras marítimas, salí acompañando a mi amo en su paseo de mediodía. Él me daba el brazo, y a su lado iba Marcial; los tres caminábamos lentamente, conforme al flojo andar de don Alonso y a la poca destreza de la pierna postiza del marinero. Parecía aquello una de esas procesiones en que marcha, sobre vacilante palanquín, un grupo de santos viejos y apolillados, que amenazan venirse al suelo en cuanto se acelere un poco el paso de los que los llevan. Los dos viejos no tenían expedito y vividor más que el corazón, que funcionaba como una máquina recién salida del taller. Era una aguja imantada que, a pesar de su fuerte potencia y exacto movimiento, no podía hacer navegar bien el casco viejo y averiado en que iba embarcada.

Durante el paseo, mi amo, después de haber asegurado con su habitual aplomo que si el almirante Córdova, en vez de mandar virar a estribor, hubiera mandado virar a babor, la batalla del 14 no se habría perdido, entabló la conversación sobre el famoso proyecto, y aunque no dijeron claramente su propósito, sin duda por estar yo delante, comprendí por algunas palabras sueltas que trataban de ponerlo en ejecución a cencerros tapados, marchándose de la casa lindamente una mañana, sin que mi ama lo advirtiese.

Regresamos a la casa, y allí se habló de cosas muy distintas. Mi amo, que siempre era complaciente con su mujer, lo fue aquel día más que nunca. No decía doña Francisca cosa alguna, aunque fuera insignificante, sin que él lo celebrara con risas inoportunas. Hasta me parece que le regaló algunas fruslerías, demostrando en todos sus actos el deseo de tenerla contenta. Sin duda por esta misma complacencia oficiosa, mi ama estaba díscola y regañona cual nunca la había yo visto. No era posible transacción honrosa. Por no sé qué fútil motivo, riñó con Marcial, intimándole la inmediata salida de la casa; también dijo terribles cosas a su marido, y durante la comida, aunque éste celebraba todos los platos con desusado calor, la implacable dama no cesaba de gruñir.

Llegada la hora de rezar el rosario, acto solemne que se verificaba en el comedor con asistencia de todos los de la casa, mi amo, que otras veces solía dormirse murmurando perezosamente los Pater noster, lo cual le valía algunas reprimendas, estuvo aquella noche muy despabilado y rezó con verdadero empeño, haciendo que su voz se oyera entre todas las demás.

Otra cosa pasó que se me ha quedado muy presente. Las paredes de la casa hallábanse adornadas con dos clases de objetos: estampas de santos y mapas; la corte celestial por un lado, y todos los derroteros de Europa y América por otro. Después de comer, mi amo estaba en la galería contemplando una carta de navegación, y recorría con su vacilante dedo las líneas, cuando doña Francisca, que algo sospechaba del proyecto de escapatoria, y además ponía el grito en el cielo siempre que sorprendía a su marido en flagrante delito de entusiasmo náutico, llegó por detrás, y abriendo los brazos, exclamó:

—¡Hombre de Dios! Cuando digo que tú me andas buscando... Pues te juro que si me buscas, me encontrarás.

—Pero, mujer —repuso temblando mi amo—, estaba aquí mirando el derrotero de Alcalá Galiano y de Valdés en las goletas Sutil y Mejicana cuando fueron a reconocer el estrecho de Fuca. Es un viaje muy bonito; me parece que te lo he contado.

—Cuando digo que voy a quemar todos esos papelotes —añadió doña Francisca—. Mal hayan los viajes y el perro judío que los inventó. Mejor pensaras en las cosas de Dios, que al fin y al cabo no eres ningún niño. ¡Qué hombre, Santo Dios, qué hombre!

No pasó de esto. Yo andaba también por allí cerca; pero no recuerdo bien si mi ama desahogó su furor en mi humilde persona, demostrándome una vez más la elasticidad de mis orejas y la ligereza de sus manos. Ello es que estas caricias menudeaban tanto, que no hago memoria de si recibí alguna en aquella ocasión. Lo que sí recuerdo es que mi señor, a pesar de haber redoblado sus amabilidades, no consiguió ablandar a su consorte.

No he dicho nada de mi amita. Pues sépase que estaba muy triste, porque el señor de Malespina no había parecido aquel día, ni escrito carta alguna, siendo inútiles todas mis pesquisas para hallarle en la plaza. Llegó la noche, y con ella la tristeza al alma de Rosita, pues ya no había esperanza de verle hasta el día siguiente. Mas de pronto y cuando se había dado orden para la cena, sonaron fuertes aldabonazos en la puerta, fui a abrir corriendo, y era él. Antes de abrirle, mi odio le había conocido.

Aún me parece que le estoy viendo, cuando se presentó delante de mí, sacudiendo su capa, mojada por la lluvia. Siempre que le traigo a la memoria se me representa como le vi en aquella ocasión. Hablando con imparcialidad, diré que era un joven realmente hermoso, de presencia noble, modales airoso, mirada afable, algo frío y reservado en apariencia, poco risueño y sumamente cortés, con aquella cortesía grave y un poco finchada de los nobles de antaño. Traía aquella noche la chaqueta faldonada, el calzón corto con botas, el sombrero portugués y riquísima capa de grana con forros de seda, que era la prenda más elegante entre los señoritos de la época.

Desde que entró, conocí que algo grave ocurría. Pasó al comedor, y todos se maravillaron de verle a tal hora, pues jamás había venido de noche. Mi amita no tuvo de alegría más que el tiempo necesario para comprender que el motivo de visita tan inesperada no podía ser lisonjero.

—Vengo a despedirme —dijo Malespina.

Todos se quedaron como lelos, y Rosita más blanca que el papel en que escribo; después, encendida como la grana, y luego, pálida otra vez como una muerta.

—¿Pues qué pasa? ¿Adónde va usted, señor don Rafael? —le preguntó mi ama.

Debo haber dicho que Malespina era oficial de artillería, pero no que estaba de guarnición en Cádiz y con licencia en Vejer.

—Como la escuadra carece de personal —añadió—, han dado orden para que nos embarquemos con objeto de hacer allí el servicio. Se cree que el combate es inevitable, y la mayor parte de los navíos tienen falta de artilleros.

—¡Jesús, María y José! —exclamó doña Francisca más muerta que viva—. ¿También a usted se lo llevan? Pues me gusta. Pero usted es de tierra, amiguito. Dígales usted que se entiendan ellos; que si no tienen gente, que la busquen. Pues a fe que es bonita la broma.



—Pero, mujer —dijo tímidamente don Alonso—, ¿no ves que es preciso...?

No pudo seguir, porque doña Francisca, que sentía desbordarse el vaso de su enojo, apostrofó a todas las potencias terrestres.

—A ti todo te parece bien con tal que sea para los dichosos barcos de guerra. Pero ¿quién, pero quién es el demonio del infierno que ha mandado vayan a bordo los oficiales de tierra? A mí no me digan; eso es cosa del señor de Bonaparte. Ninguno de acá puede haber inventado tal diablura. Pero vaya usted y diga que se va a casar. A ver —añadió dirigiéndose a su marido—: escribe a Gravina diciéndole que este joven no puede ir a la escuadra.

Y como viera que su marido se encogía de hombros indicando que la cosa era sumamente grave, exclamó:

—No sirves para nada. ¡Jesús! Si yo gastara calzones, me plantaba en Cádiz y le sacaba a usted del apuro.

Rosita no decía palabra. Yo, que la observaba atentamente, conocí la gran turbación de su espíritu. No quitaba los ojos de su novio, y a no impedírselo la etiqueta y el buen parecer, habría llorado ruidosamente, desahogando la pena de su corazón oprimido.

—Los militares —dijo don Alonso— son esclavos de su deber, y la patria exige a este joven que se embarque para defenderla. En el próximo combate alcanzará usted mucha gloria e ilustrará su nombre con alguna hazaña que quede en la historia para ejemplo de las generaciones futuras.

—Sí, eso, eso —dijo doña Francisca remedando el tono grandilocuente con que mi amo había pronunciado las anteriores palabras—. Sí. ¿Y todo por qué? Porque se les antoja a esos zánganos de Madrid. Que vengan ellos a disparar los cañones y a hacer la guerra... ¿Y cuándo marcha usted?

—Mañana mismo. Me han retirado la licencia, ordenándome que me presente al instante en Cádiz.

Imposible pintar con palabras ni por escrito lo que vi en el semblante de mi señorita cuando aquellas frases oyó. Los dos novios se miraron, y un largo y triste silencio siguió al anuncio de la próxima partida.

—Esto no se puede sufrir —dijo doña Francisca—. Por último, llevarán a los paisanos, y si se les antoja, también a las mujeres... Señor —prosiguió mirando al cielo con ademán de pitonisa—, no creo ofenderte si digo que maldito sea el que inventó los barcos, maldito el mar en que navegan y más maldito el que hizo el primer cañón para dar esos estampidos que la vuelven a una loca, y para matar a tantos pobrecitos que no han hecho ningún daño.

Don Alonso miró a Malespina, buscando en su semblante una expresión de protesta contra los insultos dirigidos a la noble artillería. Después dijo:

—Lo malo será que los navíos carezcan también de buen material; y sería lamentable...

Marcial, que oía la conversación desde la puerta, no pudo contenerse, y entró diciendo:

—¿Qué ha de faltar? El Trinidad tiene 140 cañones; 32 de a 36, 34 de a 24, 36 de a 12, 18 de a 30 y 10 obuses de a 24. El Príncipe de Asturias, 118; el Santa Ana, 120; el Rayo, 100; el Nepomuceno, el San...

—¿Quién le mete a usted aquí, señor Marcial —chilló doña Francisca —, ni qué nos importa si tiene 50 u 80?

Marcial continuó, a pesar de esto, su guerrera estadística, pero en voz baja, dirigiéndose sólo a mi amo, el cual no se atrevía a expresar su aprobación.

Ella siguió hablando así:

—Pero, don Rafael, no vaya usted, ¡por Dios! Diga usted que es de tierra, que se va a casar. Si Napoleón quiere guerra, que la haga él solo; que venga y diga:

"Aquí estoy yo; mátenme ustedes, señores ingleses, o déjense matar por mí." ¿Por qué ha de estar España sujeta a los antojos de ese caballero?

—Verdaderamente —dijo Malespina —, nuestra unión con Francia ha sido hasta ahora desastrosa.

—¿Pues para qué la han hecho? Bien dicen que ese Godoy es hombre sin estudios. ¡Si creará él que se gobierna una nación tocando la guitarra!

—Después de la paz de Basilea —continuó el joven— nos vimos obligados a enemistarnos con los ingleses, que batieron nuestra escuadra en el cabo de San Vicente.

—¡Alto allá! —declaró don Alonso, dando un fuerte puñetazo en la mesa —. Si el almirante Córdova hubiera mandado orzar sobre babor a los navíos de la vanguardia, según lo que pedían las más vulgares leyes de la estrategia, la victoria hubiera sido nuestra. Eso lo tengo probado hasta la saciedad, y en el momento del combate hice constar mi opinión. Quede, pues, cada cual en su lugar.

—Lo cierto es que se perdió la batalla —prosiguió Málespina—. Este desastre no habría sido de grandes consecuencias si después la corte de España no hubiera celebrado con la república francesa el Tratado de San Ildefonso, qué nos puso a merced del primer cónsul, obligándonos a prestarle ayuda en guerras que a él solo y a su grande ambición interesaban. La Paz de Amiens no fue más que una tregua. Inglaterra y Francia volvieron a declararse la guerra, y entonces Napoleón exigió nuestra ayuda. Quisimos ser neutrales, pues aquel convenio a nada obligaba en la segunda guerra; pero él con tanta energía solicitó nuestra cooperación, que para aplacarle tuvo el rey que convenir en dar a Francia un subsidio de cien millones de reales, lo que equivalía a comprar a peso de oro la neutralidad. Pero ni aun así la compramos. A pesar de tan gran sacrificio, fuimos arrastrados a la guerra. Inglaterra nos obligó a ello, apresando inoportunamente cuatro fragatas que venían de América cargadas de caudales. Después de aquel acto de piratería, la corte de Madrid no tuvo más remedio que echarse en brazos de Napoleón, el cual no deseaba otra cosa. Nuestra Marina quedó al arbitrio del primer cónsul, ya emperador, quien, aspirando a vencer por el engaño a los ingleses, dispuso que la escuadra combinada partiese a la Martinica, con objeto de alejar de Europa a los marinos de la Gran Bretaña. Con esta estratagema pensaba realizar su anhelado desembarco en esta isla; mas tan hábil plan no sirvió sino para demostrar la impericia y cobardía del almirante francés, el cual, de regreso a Europa, no quiso compartir con nuestros navíos la gloria del combate de



Finisterre. Ahora, según las órdenes del emperador, la escuadra combinada debía hallarse en Brest. Dícese que Napoleón está furioso con su almirante y que piensa relevarle inmediatamente.

—Pero, según dicen —indicó Marcial, Monsieur Corneta quiere pintarla, y busca una acción de guerra que haga olvidar sus faltas. Yo me alegro, pues de ese modo se verá quién puede y quién no puede.

—Lo indudable —prosiguió Malespina— es que la escuadra inglesa anda cerca y con intento de bloquear a Cádiz. Los marinos españoles opinan que nuestra escuadra no debe salir de la bahía, donde hay probabilidades de que venza. Mas el francés parece que se obstina en salir.

—Veremos —dijo mi amo—. De todos modos, el combate será glorioso.

—Glorioso, sí contestó Malespina—. Pero ¿quién asegura que sea afortunado? Los marinos se forjan ilusiones, y quizás por estar demasiado cerca no conocen la inferioridad de nuestro armamento frente al de los ingleses. Éstos, además de una soberbia artillería, tienen todo lo necesario para reponer prontamente sus averías. No digamos nada en cuanto al personal; el de nuestros enemigos es inmejorable, compuesto todo de viejos y muy expertos marinos, mientras que muchos de los navíos españoles están tripulados en gran parte por gente de leva, siempre holgazana y que apenas sabe el oficio; el cuerpo de infantería tampoco es un modelo, pues las plazas vacantes se han llenado con tropa de tierra, muy valerosa, sin duda, pero que se marea.

—En fin —dijo mi amo—, dentro de algunos días sabremos lo que ha de resultar de esto.

—Lo que ha de resultar ya lo sé yo —observó doña Francisca—. Que esos caballeros, sin dejar de decir que han alcanzado mucha gloria, volverán a casa con la cabeza rota.

—Mujer, ¿tú qué entiendes de eso? —dijo don Alonso, sin poder contener un arrebato de enojo, que sólo duró un instante.

—¡Más que tú! —contestó vivamente ella—. Pero Dios querrá preservarle a usted, señor don Rafael, para que vuelva sano y salvo.

Esta conversación ocurría durante la cena, la cual fue muy triste y, después de lo referido, los cuatro personajes no dijeron una palabra. Concluida aquélla, se verificó la despedida, que fue tiernísima, y por un favor especial propio de aquella ocasión solemne, los bondadosos padres dejaron solos a los novios, permitiéndoles despedirse a sus anchas y sin testigos para que el disimulo no les obligara a omitir algún accidente que fuera desahogo a su profunda pena. Por más que hice no pude asistir al acto y me es, por tanto, desconocido lo que en él pasó; pero es fácil presumir que habría todas las ternezas imaginables por una y otra parte.

Cuando Malespina salió del cuarto, estaba más pálido que un difunto. Despidióse a toda prisa de mis amos, que le abrazaron con el mayor cariño, y se fue. Cuando acudimos a donde estaba mi amita, la encontramos hecha un mar de lágrimas: tan grande era su dolor, que los cariñosos padres no pudieron calmar su espíritu con ingeniosas razones, ni atemperar su cuerpo con los cordiales que traje a toda prisa de la botica. Confieso que, profundamente apenado yo también, al ver la desgracia de los pobres amantes, se amortiguó en mi pecho el rencorcillo que me inspiraba Malespina.

El corazón de un niño perdona fácilmente, y el mío no era el menos dispuesto a los sentimientos dulces y expansivos.



## VII

A la mañana siguiente se me preparaba una gran sorpresa, y a mi ama, el más fuerte berrinche que creo tuvo en su vida. Cuando me levanté, vi que don Alonso estaba amabilísimo, y su esposa, más irritada que de costumbre. Cuando ésta se fue a misa con Rosita, advertí que el señor se daba gran prisa por meter en una maleta algunas camisas y otras prendas de vestir, entre las cuales iba su uniforme. Yo le ayudé, y aquello me olió a escapatoria, aunque me sorprendía no ver a Marcial por ninguna parte. No tardé, sin embargo, en explicarme su ausencia, pues don Alonso, una vez arreglado su breve equipaje, se mostró muy impaciente, hasta que al fin apareció el marinero, diciendo:

—Ahí está el coche. Vámonos antes que ella venga.

Cargué la maleta, y en un santiamén don Alonso, Marcial y yo salimos por la puerta del corral para no ser vistos; nos subimos a la calesa, y ésta partió tan a escape como lo permitía la escualidez del rocín que la arrastraba y la procelosa configuración del camino. Éste, si para caballerías era malo, para coches, perverso; pero, a pesar de los fuertes tumbos y arcadas, apretamos el paso, y hasta que no perdimos de vista el pueblo no se alivió algún tanto el martirio de nuestros cuerpos.

Aquel viaje me gustaba extraordinariamente, porque a los chicos toda novedad les trastorna el juicio. Marcial no cabía en sí de gozo, y mi amo, que al principio manifestó su alborozo casi con menos gravedad que yo, se entristeció bastante cuando dejó de ver el pueblo. De vez en cuando decía:

—¡Y ella, tan ajena de esto! ¡Qué dirá cuando llegue a casa y no nos encuentre!

A mí se me ensanchaba el pecho con la vista del paisaje, con la alegría y frescura de la mañana y, sobre todo, con la idea de ver pronto a Cádiz y su incomparable bahía poblada de naves; sus calles bulliciosas y alegres; su Caleta, que simbolizaba para mí en un tiempo lo más hermoso de la vida, la libertad; su plaza, su muelle y demás sitios para mí muy amados. No habíamos andado tres leguas, cuando alcanzamos a ver dos caballeros montados en soberbios alazanes, que, viniendo tras nosotros, se nos juntaron en poco tiempo. Al punto reconocimos a Malespina y a su padre, aquel señor alto, estirado y muy charlatán de quien antes hablé. Ambos se asombraron de ver a don Alonso, y mucho más cuando éste les dijo que iba a Cádiz para embarcarse. Recibió la noticia con pesadumbre el hijo; mas el padre, que, según entonces comprendí, era un rematado fanfarrón, felicitó a mi amo muy campanudamente, llamándole flor de los navegantes, espejo de los marinos y honra de la patria.

Nos detuvimos para comer en el parador de Conil. A los señores les dieron lo que había, y a Marcial y a mí, lo que sobraba, que no era mucho. Como yo servía la mesa, pude oír la conversación, y entonces conocí mejor el carácter del viejo Malespina, quien, si primero pasó a mis ojos como un embustero lleno de vanidad, después me pareció el más gracioso charlatán que he oído en mi vida.

El futuro suegro de mi amita, don José María Malespina, que no tenía parentesco con el célebre marino del mismo apellido, era coronel de artillería retirado, y cifraba todo su orgullo en conocer a fondo aquella terrible arma y manejarla como nadie. Tratando de este asunto, era como más lucía su imaginación y gran desparpajo para mentir.

—Los artilleros —decía, sin suspender por un momento la acción de engullir— hacen mucha falta bordo. ¿Qué es de un barco sin artillería? Pero donde hay que ver los efectos de esta invención admirable de la humana inteligencia es en tierra, señor don Alonso. Cuando la guerra del Rosellón..., ya sabe usted que tomé parte en aquella campaña y que todos los triunfos se debieron a mi acierto en el manejo de la artillería... La batalla de Masdén, ¿por qué cree usted que se ganó? El general Ricardos me situó en una colina con cuatro piezas, mandándome que no hiciera fuego sino cuando él me lo ordenara. Pero yo, que veía las cosas de otra manera, me estuve callandito hasta que una columna francesa vino a colocarse delante de mí en tal disposición, que mis disparos podían enfilarla de un extremo a otro. Los franceses forman la línea con gran perfección. Tomé bien la puntería con una de las piezas, dirigiendo la mira a la cabeza del primer soldado... ¿Comprende usted?... Como la línea era tan perfecta, disparé, y, ¡zaz!, la bala se llevó ciento cuarenta y dos cabezas, y no cayeron más porque el extremo de la línea se movió un poco. Aquello produjo gran consternación en los enemigos; pero como éstos no comprendían mi estrategia ni podían verme en el sitio donde estaba, enviaron otra columna a atacar a las tropas que estaban a mi derecha, y aquella columna tuvo la misma suerte, y otra, y otra, hasta que se ganó la batalla.

—Es maravilloso —dijo mi amo, quien, conociendo la magnitud de la bola, no quiso, sin embargo, desmentir a su amigo.

—Pues en la segunda campaña, al mando del conde de la Unión, también escarmenté de lo lindo a los republicanos. La defensa de Boulou no nos salió bien, porque se nos acabaron las municiones; yo, con todo, hice un gran destrozo cargando una pieza con las llaves de la iglesia; pero éstas no eran muchas, y, al fin, como un recurso de desesperación, metí en el ánima del cañón mis llaves, mi reloj, mi dinero, cuantas baratijas encontré en los bolsillos, y, por último, hasta mis cruces. Lo particular es que una de éstas fue a estamparse en el pecho de un general francés, donde se le quedó como pegada y sin hacerle daño. Él la conservó, y cuando fue a París, la convención le condenó no sé si a muerte o a destierro por haber admitido condecoraciones de un gobierno enemigo.

—¡Qué diablura! —¡murmuró mi amo, recreándose con tan chuscas invenciones.

—¡Cuando estuve en Inglaterra... —continuó el viejo Malespina—, ya sabe usted que el gobierno inglés me mandó llamar para perfeccionar la artillería de aquel país...; todos los días comía con Pitt, con Burke, con lord Nerth, con el general Cornwallis y otros personajes importantes, que me llamaban el Chistoso Español. Recuerdo que una vez, estando en palacio, me suplicaron que les mostrase cómo era una corrida de toros, y tuve que capear, picar y matar una silla, lo cual divirtió mucho a toda la corte, especialmente al rey Jorge III, quien era muy amigote mío y siempre me decía que le mandase a buscar a mi tierra aceitunas buenas. ¡Oh!, tenía mucha confianza conmigo. Todo su empeño era que le enseñase palabras de español y, sobre todo, algunas de esta nuestra graciosa Andalucía; pero nunca pudo aprender más que "Otro toro" y "Vengan esos cinco", frase con que me saludaba todos los días cuando iba a almorzar con él pescadillas y unas cañitas de Jerez.

—¿Eso almorzaba?

—Era lo que le gustaba más. Yo hacía llevar de Cádiz, embotellada, la pescadilla; conservábase muy bien con un específico que inventé, cuya receta tengo en casa.



—Maravilloso. ¿Y reformó usted la artillería inglesa? —preguntó mi amo, alentándole a seguir, porque le divertía mucho.

—Completamente. Allí inventé un cañón que no llegó a dispararse, porque todo Londres, incluso la corte y los ministros, vinieron a suplicarme que no hiciera la prueba, por temor a que del estremecimiento cayeran al suelo muchas casas.

—¿De modo que tan gran pieza ha quedado relegada al olvido?

—Quiso comprarla el emperador de Rusia; pero no fue posible moverla del sitio en que estaba.

—Pues bien podía usted sacarnos del apuro inventando un cañón que destruyera de un disparo la escuadra inglesa.

—¡Oh! —contestó Malespina—. En eso estoy pensando, y creo que podré realizar mi pensamiento. Ya le mostraré a usted los cálculos que tengo hechos, no sólo para aumentar hasta un extremo fabuloso el calibre de las piezas de artillería, sino para construir placas de resistencia que defiendan los barcos y los castillos. Es el pensamiento de toda mi vida.

A todas éstas, habían concluido de comer. Nos zampamos en un santiamén Marcial y yo las sobras, y seguimos el viaje: ellos, a caballo, marchando al estribo, y nosotros, como antes, en nuestra derrengada calesa. La comida y los frecuentes tragos con que la roció excitaron más aún la vena inventora del viejo Malespina, quien por todo el camino siguió espetándonos sus grandes paparruchas. La conversación volvió al tema por donde había empezado: a la guerra del Rosellón; y como don José se apresurara a referir nuevas proezas, mi amo, cansado ya de tanto mentir, quiso desviarle de aquella materia, y dijo:

—Guerra desastrosa e impolítica. ¡Más nos hubiera valido no haberla emprendido!

—¡Oh! —exclamó Malespina—. El conde de Aranda, como usted sabe, condenó desde el principio esta funesta guerra con la república. ¡Cuánto hemos hablado de esta cuestión!..., porque somos amigos desde la infancia. Cuando yo estuve en Aragón, pasamos siete meses juntos cazando en el Moncayo. Precisamente hice construir para él una escopeta singular...

—Sí, Aranda se opuso siempre —dijo mi amo, atajándole en el peligroso camino de la balística.

—En efecto —continuó el mentiroso—, y si aquel hombre eminente defendió con tanto calor la paz con los republicanos, fue porque yo se lo aconsejé, convenciéndole antes de la inoportunidad de la guerra. Mas Godoy, que ya entonces era valido, se obstinó en proseguirla, sólo por llevarnos la contraria, según he entendido después. Lo más gracioso es que el mismo Godoy se vio obligado a concluir la guerra en el verano del 95, cuando comprendió su ineficacia, y entonces se adjudicó a sí mismo el retumbante título de Príncipe de la Paz.

—¡Qué faltos estamos, amigo don José María —dijo mi amo—, de un buen hombre de Estado a la altura de las circunstancias, un hombre que no nos entrometa en guerras inútiles y mantenga incólume la dignidad de la corona!

—Pues cuando yo estuve en Madrid el año último —prosiguió el embustero—, me hicieron proposiciones para desempeñar la secretaría de Estado. La reina tenía gran

empeño en ello, y el rey no dijo nada... Todos los días le acompañaba al Pardo para tirar un par de tiros... Hasta el mismo Godoy se hubiera conformado, conociendo mi superioridad; y si no, no me habría faltado un castillo donde encerrarlo para que no me diera qué hacer. Pero yo rehusé, prefiriendo vivir tranquilo en mi pueblo, y dejé los negocios públicos en manos de Godoy. Ahí tiene usted un hombre cuyo padre fue mozo de mulas en la dehesa que mi suegro tenía en Extremadura.

—No sabía... —dijo don Alonso—. Aunque hombre oscuro, yo creí que el Príncipe de la Paz pertenecía a una familia de hidalgos, de escasa fortuna, pero de buenos principios.

Así continuó el diálogo; el señor Malespina, soltando unas bolas como templos, y mi amo, oyéndolas con santa calma, pareciendo unas veces enfadado y otras complacido de escuchar tanto disparate. Si mal no recuerdo, también dijo don José María que había aconsejado a Napoleón el atrevido hecho del 18 brumario.

Con éstas y otras cosas nos anocheció en Chiclana, y mi amo, atrocemente quebrantado y molido a causa del movimiento del fermentido calesín, se quedó en dicho pueblo, mientras los demás siguieron, deseosos de llegar a Cádiz en la misma noche. Mientras cenaron, endilgó Malespina nuevas mentiras, y pude observar que su hijo las oía con pena, como abochornado de tener por padre el más grande embustero que crío la Tierra. Despidiéronse ellos; nosotros descansamos hasta el día siguiente por la madrugada, hora en que proseguimos nuestro camino; y como éste era mucho más cómodo y expedito desde Chiclana a Cádiz que en el tramo recorrido, llegamos al término de nuestro viaje a eso de las once del día, sin novedad en la salud y con el alma alegre.



## VIII

No puedo describir el entusiasmo que despertó en mi alma la vuelta a Cádiz. En cuanto pude disponer de un rato de libertad, después que mi amo quedó instalado en casa de su prima, salí a las calles y corrí por ellas sin dirección fija, embriagado con la atmósfera de mi ciudad querida.

Después de ausencia tan larga, lo que había visto tantas veces embelesaba mi atención como cosa nueva y extremadamente hermosa. En cuantas personas encontraba al paso veía un rostro amigo, y todo era para mí simpático y risueño: los hombres, las mujeres, los viejos, los niños, los perros, hasta las casas, pues mi imaginación juvenil observaba en ello no sé qué de personal y animado, se me representaban como seres sensibles; parecíame que participaban del general contento por mi llegada, remedando en sus balcones y ventanas las facciones de un semblante alborozado. Mi espíritu veía reflejar en todo lo exterior su propia alegría.

Corría por las calles con gran ansiedad, como si en un minuto quisiera verlas todas. En la Plaza de San Juan de Dios compré algunas golosinas, más que por el gusto de comerlas, por la satisfacción de presentarme regenerado ante las vendedoras, a quienes me dirigí como antiguo amigo, reconociendo a algunas como favorecedoras en mi anterior miseria, y a otras como víctimas, aún no aplacadas, de mi inocente afición al merodeo. Las más no se acordaban de mí; pero algunas me recibieron con injurias, recordando las proezas de mi niñez y haciendo comentarios tan chistosos sobre mi nuevo empaque y la gravedad de mi persona, que tuve que alejarme a toda prisa, no sin que lastimaran mi decoro algunas cáscaras de frutas lanzadas por experta mano contra mi traje nuevo. Como tenía la conciencia de mi formalidad, estas burlas más bien me causaron orgullo que pena.

Recorrí luego la muralla y conté todos los barcos fondeados a la vista. Hablé con cuantos marineros hallé al paso, diciéndoles que yo también iba a la escuadra, y preguntándoles con tono muy enfático si había recalado la escuadra de Nelson. Después les dije que Monsieur Corneta era un cobarde, y que la próxima función sería buena.

Llegué, por fin, a la Caleta, y allí mi alegría no tuvo límites. Bajé a la playa, y, quitándome los zapatos, salté de peñasco en peñasco; busqué a mis antiguos amigos de ambos sexos, mas no encontré sino muy pocos: unos eran ya hombres y habían abrazado mejor carrera; otros habían sido embarcados por la leva, y los que quedaban apenas me reconocieron. La movable superficie del agua despertaba en mi pecho sensaciones voluptuosas. Sin poder resistir la tentación, y compelido por la misteriosa atracción del mar, cuyo elocuente rumor me ha parecido siempre, no sé por qué, una voz que solicita dulcemente en la bonanza, o llama con imperiosa cólera en la tempestad, me desnudé a toda prisa y me lancé en él como quien se arroja en los brazos de una persona querida.

Nadé más de una hora, experimentando un placer indecible, y vistiéndome luego, seguí mi paseo hacia el barrio de la Viña, en cuyas edificantes tabernas encontré a algunos de los más célebres perdidos de mi glorioso tiempo. Hablando con ellos, yo me las echaba de hombre de pro, y como tal gasté en obsequiarles los pocos cuartos que tenía. Preguntéles por mi tío: mas no me dieron noticia alguna de su señoría; y luego que hubimos charlado un poco, me hicieron beber una copa de aguardiente, que al punto dio con mi pobre cuerpo en tierra.

Durante el periodo más fuerte de mi embriaguez, creo que aquellos tunantes se rieron de mí cuanto les dio la gana; pero, una vez que me serené un poco, salí avergonzadísimo de la taberna. Aunque andaba muy difícilmente, quise pasar por mi antigua casa, y vi en la puerta a una mujer andrajosa que freía sangre y tripas. Conmovido en presencia de mi morada natal, no pude contener el llanto, lo cual, visto por aquella mujer sin entrañas, se le figuró burla o estratagema para robarle sus frituras. Tuve, por tanto, que librarme de sus manos con la ligereza de mis pies, dejando para mejor ocasión el desahogo de mis sentimientos.

Quise ver después la catedral vieja, a la cual se refería uno de los más tiernos recuerdos de mi niñez, y entré en ella: su recinto me pareció encantador, y jamás he recorrido las naves de templo alguno con tan religiosa veneración. Creo que me dieron fuertes ganas de rezar y que lo hice, en efecto, arrodillándome en el altar donde mi madre había puesto un exvoto por mi salvación. El personaje de cera que yo creía mi perfecto retrato estaba allí colgado, y ocupaba su puesto con la gravedad de las cosas santas; pero se me parecía como un huevo a una castaña. Aquel muñequito, que simbolizaba la piedad y el amor materno, me infundía, sin embargo, el respeto más vivo. Recé un rato de rodillas, acordándome de los padecimientos y de la muerte de mi buena madre, que ya gozaba de Dios en el cielo; pero como mi cabeza no estaba buena, a causa de los vapores del maldito aguardiente, al levantarme me caí, y un sacristán empedernido me puso bonitamente en la calle. En pocas zancadas me trasladé a la del Fideo, donde residíamos, y mi amo, al verme entrar, me reprendió por mi larga ausencia. Si aquella falta hubiera sido cometida ante doña Francisca, no me habría librado de una fuerte paliza; pero mi amo era tolerante, y no me castigaba nunca, quizás porque tenía la conciencia de ser tan niño como yo.

Habíamos ido a residir en casa de la prima de mi amo, la cual era una señora a quien el lector me permitirá describir con alguna prolijidad, por ser tipo que lo merece. Doña Flora de Cisniega era una vieja que se empeñaba en permanecer joven: tenía más de cincuenta años; pero ponía en práctica todos los artificios imaginables para engañar al mundo, aparentando la mitad de aquella cifra aterradora. Decir cuánto inventaba la ciencia y el arte en armónico consorcio para conseguir tal objeto, no es empresa que corresponde a mis escasas fuerzas. Enumerar los rizos, moñas, lazos, trapos, adobos, bermellones, aguas y demás extraños cuerpos que concurrían a la grande obra de su monumental restauración, fatigaría la más diestra fantasía; quédese esto, pues, para las plumas de los novelistas, si es que la historia, buscadora de las grandes cosas, no se apropia tan hermoso asunto. Respecto a su físico, lo más presente que tengo es el conjunto de su rostro, en que parecían haber puesto su rosicler todos los pinceles de las academias presentes y pretéritas. También recuerdo que al hablar hacía con los labios un mohín, un repliegue, un mimo, cuyo objeto era, o achicar con gracia la descomunal boca, o tapar el estrago de la dentadura, de cuyas filas desertaban todos los años un par de dientes; pero aquella supina estratagema de la presunción era tan poco afortunada, que antes la afeaba que la embellecía.

Vestía con lujo, y en su peinado se gastaban los polvos por almudes, y como no tenía malas carnes, a juzgar por lo que pregonaba el ancho escote y por lo que dejaban transparentar las gasas, todo su empeño consistía en lucir aquellas partes menos sensibles a la injuriosa acción del tiempo, para cuyo objeto tenía un arte maravilloso.

Era doña Flora persona muy prendada de las cosas antiguas; muy devota, aunque no con la santa piedad de mi doña Francisca, y grandemente se diferenciaba de mi ama, pues así como ésta aborrecía las glorias navales, aquélla era entusiasta por todos los hombres de guerra en general y por los marinos en particular. Inflamada en



amor patriótico, ya que en la madurez de su existencia no podía aspirar al calorcillo de otro amor, y orgullosa en extremo como mujer y como dama española, el sentimiento nacional se asociaba en su espíritu al estampido de los cañones, y creía que la grandeza de los pueblos se medía por libras de pólvora. Como no tenía hijos, ocupaban su vida los chismes de vecinos, traídos y llevados en pequeño círculo por dos o tres cotorrones como ella, y se distraía también con su sistemática afición a hablar de las cosas públicas. Entonces no había periódicos, y las ideas políticas, así como las noticias, circulaban de viva voz, desfigurándose entonces más que ahora, porque siempre fue la palabra más mentirosa que la imprenta.

En todas las ciudades populosas, y especialmente en Cádiz, que era entonces la más culta, había muchas personas desocupadas que eran depositarias de las noticias de Madrid y París, y las llevaban y traían diligentes vehículos, enorgulleciéndose con una misión que les daba gran importancia. Algunos de éstos, a modo de vivientes periódicos, concurrían a casa de aquella señora por las tardes, y esto, además del buen chocolate y mejores bollos, atraía a otros ansiosos de saber lo que pasaba. Doña Flora, ya que no podía inspirar una pasión formal, ni quitarse de encima la gravosa pesadumbre de sus cincuenta años, no hubiera trocado aquel papel por otro alguno, pues el centro general de las noticias casi equivalía en aquel tiempo a la majestad de un trono.

Doña Flora y doña Francisca se aborrecían cordialmente, como comprenderá quien considere el exaltado militarismo de la una y el pacífico apocamiento de la otra. Por esto, hablando con su primo en el día de nuestra llegada, le decía la vieja:

—Si tú hubieras hecho caso siempre de tu mujer, todavía serías guardia marina. ¡Qué carácter! Si yo fuera hombre y casado con mujer semejante, reventaría como una bomba. Has hecho bien en no seguir su consejo y en venir a la escuadra. Todavía eres joven, Alonsito; todavía puedes alcanzar el grado de brigadier, que tendrías ya de seguro si Paca no te hubiese echado una calza como a los pollos para que no salgan del corral.

Después, como mi amo, impulsado por su gran curiosidad, le pidiese noticias, ella le dijo:

—Lo principal es que todos los marinos de aquí están muy descontentos del almirante francés, que ha probado su ineptitud en el viaje a la Martinica y en el combate de Finisterre. Tal es su timidez y el miedo que tiene a los ingleses, que al entrar aquí la escuadra combinada en agosto último no se atrevió a apresar el crucero inglés mandado por Collingwood, y que sólo constaba de tres navíos. Toda nuestra oficialidad está muy mal por verse obligada a servir a las órdenes de semejante hombre. Fue Gravina a Madrid a decírselo a Godoy, previendo grandes desaires si no ponía al frente de la escuadra a un hombre más apto; pero el ministro le contestó cualquiera cosa, porque no se atreve a resolver nada; y como Bonaparte anda metido con los austriacos, mientras él no decida... Dicen que éste también está muy descontento de Villeneuve y que ha determinado destituirle; pero entretanto... ¡Ah! Napoleón debiera confiar el mando de la escuadra a algún español; a ti, por ejemplo, Alonsito, dándote tres o cuatro grados de mogollón, que a fe bien merecidos los tienes...

—¡Oh!, yo no soy para eso —dijo mi amo con su habitual modestia.

—O a Gravina o a Churruca, que dicen que es tan buen marino. Si no, me temo que esto acabará mal. Aquí no pueden ver a los franceses. Figúrate que cuando llegaron los barcos de Villeneuve carecían de víveres y municiones, y en el arsenal no se los

quisieron dar. Acudieron en queja a Madrid; y como Godoy no hace más que lo que quiere el embajador francés, monsieur de Bernouville, dio orden para que se entregara a nuestros aliados cuanto necesitasen. Mas ni por éstas. El intendente de Marina y el comandante de artillería dicen que no darán nada mientras Villeneuve no lo pague en moneda contante y sonante. Así, así: me parece que está muy bien hablado. ¡Pues no faltaba más sino que esos señores, con sus manos lavadas, se fueran a llevar lo poco que tenemos! ¡Bonitos están los tiempos! Ahora cuesta todo un ojo de la cara; la fiebre amarilla por un lado y los malos tiempos por otro han puesto a Andalucía en tal estado, que toda ella no vale una aljofifa; y luego añadida usted a esto los desastres de la guerra. Verdad es que el honor nacional es lo primero, y es preciso seguir adelante para vengar los agravios recibidos. No me quiero acordar de lo del cabo de Finisterre, donde por la cobardía de nuestros aliados, perdimos el Firme y el Rafael, dos navíos como dos soles, ni de la voladura del Real Carlos, que fue una traición tal, que ni entre moros berberiscos pasaría igual, ni del robo de las cuatro fragatas, ni del combate del cabo de...

—Lo que es eso... —dijo mi amo interrumpiéndola vivamente—. Es preciso que cada cual quede en su lugar. Si el almirante Córdova hubiera mandado virar por...

—Sí, sí; ya sé —dijo doña Flora, que había oído muchas veces lo mismo en boca de mi amo—. Habrá que darles la gran paliza, y se la daréis. Me parece que vas a cubrirte de gloria. Así haremos rabiar a Paca.

—Yo no sirvo para el combate —dijo mi amo con tristeza—. Vengo tan sólo a presenciarlo, por pura afición y por el entusiasmo que me inspiran nuestras queridas banderas.

Al día siguiente de nuestra charla recibió mi amo la visita de un brigadier de Marina amigo antiguo, cuya fisonomía no olvidaré jamás, a pesar de no haberle visto más que en aquella ocasión. Era un hombre como de cuarenta y cinco años, de semblante hermoso y afable, con tal expresión de tristeza, que era imposible verle sin sentir irresistible inclinación a amarle. No usaba peluca, y sus abundantes cabellos rubios, no martirizados por las tenazas del peluquero para tomar la forma de ala de pichón, se recogían con cierto abandono en una gran coleta, y estaban inundados de polvos con menos arte del que la presunción propia de la época exigía. Eran grandes y azules sus ojos; su nariz, muy fina, de perfecta forma y un poco larga, sin que esto le afeara; antes bien, parecía ennoblecer su expresivo semblante. Su barba, afeitada con esmero, era algo puntiaguda, aumentando así el conjunto melancólico de su rostro oval, que indicaba más bien delicadeza que energía. Este noble continente era realzado por una urbanidad en los modales, por una grave cortesanía de que ustedes no pueden formarse idea por la estirada fatuidad de los señores del día, ni por la movable elegancia de nuestra dorada juventud. Tenía el cuerpo pequeño, delgado y como enfermizo. Más que guerrero, aparentaba ser hombre de estudio, y su frente, que, sin duda, encerraba altos y delicados pensamientos, no parecía la más propia para arrostrar los horrores de una batalla. Su endeble constitución, que, sin duda, contenía un espíritu privilegiado, parecía destinada a sucumbir conmovida al primer choque. Y, sin embargo, según después supe, aquel hombre tenía tanto corazón como inteligencia. Era Churruca.

El uniforme del héroe demostraba, sin ser viejo ni raído, algunos años de honroso servicio. Después, cuando le oí decir, por cierto sin tono de queja, que el gobierno le debía nueve pagas, me expliqué aquel deterioro. Mi amo le preguntó por su mujer, y de su contestación deduje que se había casado poco antes, por cuya razón le compadecí, pareciéndome muy atroz que se le mandara al combate en tan felices días. Habló luego de su barco, el San Juan Nepomuceno, al que mostró igual cariño



que su joven esposa, pues, según dijo, él lo había compuesto y arreglado a su gusto por privilegio especial, haciendo de él uno de los primeros barcos de la Armada española.

Hablaron luego del tema ordinario en aquellos días: de si salía o no salía la escuadra, y el marino se expresó largamente con estas palabras, cuya substancia guardo en la memoria, y que después, con datos y noticias históricas, he podido restablecer con la posible exactitud:

—El almirante francés —dijo Churruca—, no sabiendo qué resolución tomar, y deseando hacer algo que ponga en olvido sus errores, se ha mostrado, desde que estamos aquí, partidario de salir en busca de los ingleses. El 8 de octubre escribió a Gravina diciéndole que deseaba celebrar a bordo del Bucentauro un consejo de guerra para acordar lo que fuera más conveniente. En efecto, Gravina acudió al consejo, llevando al teniente general Alava, a los jefes de escuadra Escaño y Cisneros, al brigadier Galiano y a mí. De la escuadra francesa estaban los almirantes Dumanour y Magon, y los capitanes de navío Cosmao, Maistrál, Villiegris y Prigny. Habiendo mostrado Villeneuve el deseo de salir, nos opusimos todos los españoles. La discusión fue muy viva y acalorada, y Alcalá Galiano cruzó con el almirante Magon palabras bastante duras, que ocasionarán un lance de honor si antes no les ponemos en paz. Mucho disgustó a Villeneuve nuestra oposición, y también en el calor de la discusión dijo frases descompuestas, a que contestó Gravina del modo más enérgico... Es curioso el empeño de esos señores de hacerse a la mar en busca de un enemigo poderoso, cuando en el combate de Finisterre nos abandonaron, quitándonos la ocasión de vencer si nos auxiliaran a tiempo. Además, hay otras razones, que yo expuse en el consejo, y son que la estación avanza; que la posición más ventajosa para nosotros es permanecer en la bahía, obligándoles a un bloqueo que no podrán resistir, mayormente si bloquean también a Tolón y a Cartagena. Es preciso que confesemos con dolor la superioridad de la Marina inglesa, por la perfección del armamento, por la excelente dotación de sus buques y, sobre todo, por la unidad con que operan sus escuadras. Nosotros, con gente en gran parte menos diestra, con armamento imperfecto y mandados por un jefe que descontenta a todos, podríamos, sin embargo, hacer la guerra a la defensiva dentro de la bahía. Pero será preciso obedecer, conforme a la ciega sumisión de la corte de Madrid, y poner barcos y marinos a merced de los planes de Bonaparte, que no nos ha dado, en cambio de esta esclavitud, un jefe digno de tantos sacrificios. Saldremos, si se empeña Villeneuve; pero si los resultados son desastrosos, quedará consignada para descargo nuestra oposición que hemos hecho al insensato proyecto de la escuadra combinada. Villeneuve se ha entregado a la desesperación; su amo le ha dicho cosas muy duras, y la noticia de que va a ser relevado le induce a cometer las mayores locuras, esperando reconquistar en un día su perdida reputación por la victoria o por la muerte.

Así se expresó el amigo de mi amo. Sus palabras hicieron en mí gran impresión, pues con ser niño, yo prestaba gran interés a aquellos sucesos, y después, leyendo en la historia lo mismo de que fui testigo, he auxiliado mi memoria con datos auténticos, y puedo narrar con bastante exactitud.

Cuando Churruca se marchó, doña Flora y mi amo hicieron de él grandes elogios, encomiando, sobre todo, su expedición a la América meridional para hacer el mapa de aquellos mares. Según les oí decir, los méritos de Churruca como sabio y como marino eran tantos, que el mismo Napoleón le hizo un precioso regalo y le colmó de atenciones. Pero dejemos al marino y volvamos a doña Flora.

A los dos días de estar allí noté un fenómeno que me disgustó sobremanera, y fue que la prima de mi amo comenzó a prendarse de mí, es decir, que me encontré

pintiparado para ser su paje. No cesaba de hacerme toda clase de caricias, y al saber que yo también iba a la escuadra, se lamentó de ello, jurando que sería una lástima que perdiese un brazo, pierna, o alguna otra parte no menos importante de mi persona, si no perdía la vida. Aquella antipatriótica compasión me indignó, y aún creo que dije algunas palabras para expresar que estaba inflamado en guerrero ardor. Mis baladronadas hicieron gracia a la vieja, y me dio mil golosinas para quitarme el mal humor.

Al día siguiente me obligó a limpiar la jaula de su loro, discreto animal que hablaba como un teólogo y nos despertaba a todos por la mañana, gritando: "Perro inglés, perro inglés." Luego me llevó consigo a misa, haciéndome cargar la banqueta, y en la iglesia no cesaba de volver la cabeza para ver si estaba por allí. Después me hizo asistir a su tocador, ante cuya operación me quedé espantado, viendo el catafalco de rizos y moños que el peluquero armó en su cabeza. Advirtiéndome el indiscreto estupor con que yo contemplaba la habilidad del maestro, verdadero arquitecto de las cabezas, doña Flora se rio mucho, y me dijo que en vez de pensar en ir a la escuadra, debía quedarme con ella para ser su paje; añadió que debía aprender a peinarla, y que con el oficio de maestro peluquero podía ganarme la vida y ser un verdadero personaje. No me sedujeron tales proposiciones, y le dije con cierta rudeza que más quería ser soldado que peluquero. Esto le agradó, y como le daba el peine por las cosas patrióticas y militares, redobló su afecto hacia mí. A pesar de que allí se me trataba con mimo, confieso que me cargaba a más no poder la tal doña Flora, y que a sus almibaradas finezas prefería los rudos pescozones de mi iracunda doña Francisca.

Era natural: su intempestivo cariño, sus dengues, la insistencia con que solicitaba mi compañía, diciendo que le encantaba mi conversación y persona, me impedían seguir a mi amo en sus visitas a bordo. Le acompañaba en tan dulce ocupación un criado de su prima, y en tanto yo, sin libertad para correr por Cádiz, como hubiera deseado, me aburría en la casa, en compañía del loro de doña Flora y de los señores que iban allá por las tardes a decir si saldría o no la escuadra y otras cosas menos manoseadas, si bien más frívolas.

Mi disgusto llegó a la desesperación cuando vi que Marcial venía a casa y que con él iba mi amo a bordo, aunque no para embarcarse definitivamente; y cuando esto ocurría, y cuando mi alma atribulada acariciaba aún la débil esperanza de formar parte de aquella expedición, doña Flora se empeñó en llevarme a pasear a la alameda, y también al Carmen a rezar vísperas.

Esto me era insoportable, tanto más cuanto que yo soñaba con poner en ejecución cierto atrevido proyectillo, que consistía en ir a visitar, por cuenta propia, uno de los navíos, llevado por algún marinero conocido, que esperaba encontrar en el muelle. Salí con la vieja, y al pasar por la muralla deteníame para ver los barcos; mas no me era posible entregarme a las delicias de aquel espectáculo, por tener que contestar a las mil preguntas de doña Flora, que ya me tenía mareado. Durante el paseo se le unieron algunos jóvenes y señores mayores. Parecían muy encopetados, y eran las personas a la moda en Cádiz, todos muy discretos y elegantes. Alguno de ellos era poeta, o, mejor dicho, todos hacían versos, aunque malos, y me parece que les oí hablar de cierta academia en que se reunían para tirotearse con sus estrofas, entretenimiento que no hacía daño a nadie.

Como yo observaba todo, me fijé en la extraña figura de aquellos hombres, en sus afeminados gestos y, sobre todo, en sus trajes, que me parecieron extravagantísimos. No eran muchas las personas que vestían de aquella manera en Cádiz, y pensando después en la diferencia que había entre aquellos arreos y los ordinarios de la gente que yo había visto siempre, comprendí que consistía en que éstos vestían a la



española, y los amigos de doña Flora, conforme a la moda de Madrid y de París. Lo que primero atrajo mis miradas fue la extrañeza de sus bastones, que eran unos garrotes retorcidos y con gruesísimos nudos. No se les veía la barba, porque la tapaba la corbata, especie de chal, que, dando varias vueltas alrededor del cuello y prolongándose ante los labios, formaba una especie de cesta, una bandeja, o más bien bacía en que descansaba la cara. El peinado consistía en un artificioso desorden, y más que con peine, parecía que se lo habían aderezado con una escoba; las puntas del sombrero les tocaban los hombros; las casacas, altísimas en talle, casi barrían el suelo con sus faldones; las botas terminaban en punta; de los bolsillos de su chaleco pendían multitud de dijes y sellos; sus calzones listados se ataban a la rodilla con un enorme lazo, y para que tales figuras fueran completos mamarrachos, todos llevaban un lente, que durante la conversación acercaban repetidas veces al ojo derecho, cerrando el siniestro, aunque en entrambos tuvieran muy buena vista.

La conversación de aquellos personajes versó sobre la salida de la escuadra, alternando con este asunto la relación de no sé qué baile o fiesta que ponderaron mucho, siendo uno de ellos objeto de grandes alabanzas por lo bien que hacían trenzas con sus ligeras piernas, bailando la gavota.

Después de haber charlado mucho, entraron con doña Flora en la iglesia del Carmen, y allí, sacando cada cual su rosario, rezaron que se las pelaban un buen espacio de tiempo, y alguno de ellos me aplicó lindamente un coscorrón en la coronilla porque, en vez de orar tan devotamente como ellos, prestaba demasiada atención a dos moscas que revoloteaban alrededor del rizo culminante del peinado de doña Flora. Salimos, después de haber oído un enojoso sermón, que ellos celebraron como obra maestra; paseamos de nuevo; continuó la charla más vivamente porque se nos unieron unas damas vestidas por el mismo estilo, y entre todos se armó tan ruidosa algazara de galanterías, frases y sutilezas, mezcladas con algún verso insulso, que no puedo recordarlas.

¡Y en tanto, Marcial y mi querido amo trataban de fijar día y hora para trasladarse definitivamente a bordo! ¡Y yo estaba expuesto a quedarme en tierra, sujeto a los antojos de aquella vieja que me empalagaba con su insulso cariño! ¿Creerán ustedes que aquella noche insistió en que debía quedarme para siempre a su servicio?

¿Creerán ustedes que aseguró que me quería mucho, y me dio como prueba algunos afectuosos abrazos y besos, ordenándome que no lo dijera a nadie? "¡Horribles contradicciones de la vida!", pensaba yo al considerar cuán feliz habría sido si mi amita me hubiera tratado de aquella manera. Yo, turbado hasta lo sumo, le dije que quería ir a la escuadra, y que cuando volviese me podría querer a su antojo; pero que si no me dejaba realizar mi deseo, la aborrecería tanto así, y extendí los brazos para expresar una cantidad muy grande de aborrecimiento.

Luego, como entrase inesperadamente mi amo, yo, juzgando llegada la ocasión de lograr mi objeto por medio de un arranque oratorio, que había cuidado de preparar, me arrodillé delante de él, diciéndole en el tono más patético que si no me llevaba a bordo, me arrojaría desesperado al mar.

Mi amo se rió de la ocurrencia; su prima, haciendo mimos con la boca, fingió cierta hilaridad que le afeaba el rostro amojamado, y consintió al fin. Diome mil golosinas para que comiese a bordo; me encargó que huyese de los sitios de peligro, y no dijo una palabra más contraria a mi embarque, que se verificó a la mañana siguiente muy temprano.

## IX

Octubre era el mes, y 18 el día. De esta fecha no me queda duda, porque al día siguiente salió la escuadra. Nos levantamos muy temprano y fuimos al muelle, donde esperaba un bote, que nos condujo a bordo.

Figúrense ustedes cuál sería mi estupor, ¡qué digo estupor!, mi entusiasmo, mi enajenación, cuando me vi cerca del Santísima Trinidad, el mayor barco del mundo, aquel alcázar de madera que, visto de lejos, se representaba en mi imaginación como una fábrica portentosa, sobrenatural, único monstruo digno de la majestad de los mares. Cuando nuestro bote pasaba junto a un navío, yo lo examinaba con cierto religioso asombro, admirado de ver tan grandes los cascos que me parecían tan pequeñitos desde la muralla; en otras ocasiones me parecían más chicos de lo que mi fantasía los había forjado. El inquieto entusiasmo de que estaba poseído me expuso a caer al agua cuando contemplaba con arrobamiento un figurón de proa, objeto que más que otro alguno fascinaba mi atención.

Por fin, llegamos al Trinidad. A medida que nos acercábamos, las formas de aquel coloso iban aumentando, y cuando la lancha se puso al costado, confundida en el espacio de mar donde se proyectaba, cual en negro y horrible cristal, la sombra del navío; cuando vi cómo se sumergía el inmóvil casco en el agua sombría que azotaba suavemente los costados; cuando alcé la vista y vi las tres filas de cañones asomando sus bocas amenazadoras por las portas, mi entusiasmo se trocó en miedo, púseme pálido y quedé sin movimiento, asido al brazo de mi amo.

Pero en cuanto subimos y me hallé sobre cubierta, se me ensanchó el corazón. La airosa y altísima arboladura, la animación del alcázar, la vista del cielo y la bahía, el admirable orden de cuantos objetos ocupaban la cubierta, desde los coys puestos en fila sobre la obra muerta, hasta los cabrestantes, bombas, mangas, escotillas; la variedad de uniformes; todo, en fin, me suspendió, de tal modo, que por un buen rato estuve absorto en la contemplación de tan hermosa máquina, sin acordarme de nada más.

Los presentes no pueden hacerse cargo de aquellos magníficos barcos, ni menos del Santísima Trinidad, por las malas estampas en que los han visto representados. Tampoco se parecen nada a los buques guerreros de hoy, cubiertos con su pesado arnés de hierro, largos, monótonos, negros, y sin accidentes muy visibles en su vasta extensión, por lo cual me han parecido a veces inmensos ataúdes flotantes. Creados por una época positivista y adecuados a la ciencia náutico-militar de estos tiempos, que mediante el vapor ha anulado las maniobras, fiando el éxito del combate al poder y empuje de los navíos, los barcos de hoy son simples máquinas de guerra, mientras los de aquel tiempo eran el guerrero mismo, armado de todas armas de ataque y defensa, pero confiando principalmente en su destreza y valor.

Yo, que observo cuanto veo, he tenido siempre la costumbre de asociar, hasta un extremo exagerado, ideas con imágenes, cosas con personas, aunque pertenezcan a las más inasociables categorías. Viendo más tarde las catedrales llamadas góticas de nuestra Castilla y las de Flandes, y observando con qué imponente majestad se destaca su compleja y sutil fábrica entre las construcciones del gusto moderno, levantadas por la utilidad, tales como bancos, hospitales y cuarteles, no he podido menos de traer a la memoria las distintas clases de naves que he visto en mi larga vida, y he comparado las antiguas con las catedrales góticas. Sus formas, que se



prolongan hacia arriba; el predominio de las líneas verticales sobre las horizontales; cierto inexplicable idealismo, algo de histórico y religioso a la vez, mezclado con la complicación de líneas y el juego de colores que combina a su capricho el sol, han determinado esta asociación extravagante, que yo me explico por la huella del romanticismo que dejan en el espíritu las impresiones de la niñez.

El Santísima Trinidad era un navío de cuatro puentes. Los mayores del mundo eran de tres. Aquel coloso, construido en La Habana con las más ricas maderas de Cuba en 1769, contaba treinta y seis años de honrosos servicios. Tenía 220 pies (61 metros) de eslora, es decir, de popa a proa; 58 pies de manga (ancho) y 28 de puntal (altura desde la quilla a la cubierta), dimensiones extraordinarias que entonces no tenía ningún buque del mundo. Sus poderosas cuadernas, que eran un verdadero bosque, sustentaban cuatro pisos. En sus costados, que eran fuertísimas murallas de madera, se habían abierto al construirlo 116 troneras; cuando se le reformó, agrandándolo, en 1796, se le abrieron 130, y artillado de nuevo, en 1805, tenía sobre sus costados, cuando yo le vi, 140 bocas de fuego, entre cañones y carronadas. El interior era maravilloso por la distribución de los diversos compartimientos, ya fuesen puentes para la artillería, sollados para la tripulación, paños para depósitos de víveres, cámaras para los jefes, cocinas, enfermería y demás servicios. Me quedé absorto recorriendo las galerías y demás escondrijos de aquel Escorial de los mares. Las cámaras situadas a popa eran un pequeño palacio por dentro, y por fuera una especie de fantástico alcázar; los balconajes, los pabellones de las esquinas de popa, semejantes a las linternas de un castillo ojival, eran como grandes jaulas abiertas al mar, y desde donde la vista podía recorrer las tres cuartas partes del horizonte.

Nada más grandioso que la arboladura, aquellos mástiles gigantescos, lanzados hacia el cielo como un reto a la tempestad. Parecía que el viento no había de tener fuerza para impulsar sus enormes gavias. La vista se mareaba y se perdía contemplando la inmensa madeja que formaban en la arboladura los obenques, estais, brazos, burdas, amantillos y drizas que servían para sostener y mover el velamen.

Yo estaba absorto en la contemplación de tanta maravilla, cuando sentí un fuerte golpe en la nuca. Creí que el palo mayor se me había caído encima. Volví la vista atontado y lancé una exclamación de horror al ver a un hombre que me tiraba de las orejas como si quisiera levantarme en el aire. Era mi tío.

—¿Qué buscas tú aquí, lombriz? —me dijo en el suave tono que le era habitual—. ¿Quieres aprender el oficio? Oye, Juan —añadió dirigiéndose a un marinero de feroz aspecto—, súbeme a este galápago a la verga mayor para que se pasee por ella.

Yo eludí como pude el compromiso de pasear por la verga, y le expliqué con la mayor cortesía que, hallándome al servicio de don Alonso Gutiérrez de Cisniega, había venido a bordo en su compañía. Tres o cuatro marineros, amigos de mi simpático tío, quisieron maltratarme, por lo que resolví alejarme de tan distinguida sociedad, y me marché a la cámara en busca de mi amo. Los oficiales hacían su tocado, no menos difícil a bordo que en tierra, y cuando yo veía a los pajes ocupados en empolverar las cabezas de los héroes a quienes servían, me pregunté si aquella operación no era la menos a propósito dentro de un buque, donde todos los instantes son preciosos y donde estorba siempre todo lo que no sea de inmediata necesidad para el servicio.

Pero la moda era entonces tan tirana como ahora, y aun en aquel tiempo imponía de un modo apremiante sus enfadosas ridiculeces. Hasta el soldado tenía que emplear un tiempo precioso en hacerse el coleteo. ¡Pobres hombres! Yo les vi puestos en fila unos tras otros arreglando cada cual el coleteo del que tenía delante, medio ingenioso

que remataba la operación en poco tiempo. Después se encasquetaban el sombrero de pieles, pesada mole cuyo objeto nunca me pude explicar, y luego iban a sus puestos si tenían que hacer guardia, o a pasearse por el combés si estaban libres de servicio. Los marineros no usaban aquél ridículo apéndice capilar, y su sencillo traje me parece que no se ha modificado mucho desde aquella fecha.

En la cámara, mi amo hablaba acaloradamente con el comandante del buque, don Francisco Javier de Uriarte, y con el jefe de escuadra, don Baltasar Hidalgo de Cisneros. Según lo poco que oí, no me quedó duda de que el general francés había dado orden de salida para la mañana siguiente.

Esto alegró mucho a Marcial, que, junto con otros viejos marineros en el castillo de proa, disertaba ampulosamente sobre el próximo combate. Tal sociedad me agradaba más que la de mi interesante tío, porque los colegas de Medio-hombre, no se permitían bromas pesadas con mi persona. Esta sola diferencia hacía comprender la diversa procedencia de los tripulantes, pues mientras unos eran marineros de pura raza, llevados allí por la matrícula o enganche voluntario, los otros eran gente de leva, casi siempre holgazana, díscola, de perversas costumbres y mal conocedora del oficio.

Con los primeros hacía yo mejores migas que con los segundos, y asistía a todas las conferencias de Marcial. Si no temiera cansar al lector, le referiría la explicación que éste dio de las causas diplomáticas y políticas de la guerra, parafraseando del modo más cómico posible lo que había oído algunas noches antes de boca de Malespina en casa de mis amos. Por él supe que el novio de mi amita se había embarcado en el Nepomuceno.

Todas las conferencias terminaban en un solo punto: el próximo combate. La escuadra debía salir al día siguiente. ¡Qué placer! Navegar en aquel gigantesco barco, el mayor del mundo; presenciar una batalla en medio de los mares; ver cómo era la batalla, cómo se disparaban los cañones, cómo se apresaban los buques enemigos..., ¡qué hermosa fiesta!; y luego volver a Cádiz cubiertos de gloria... Decir a cuantos quisieran oírme: "Yo estuve en la escuadra; lo vi todo..." Decírselo también a mi amita, contándole la grandiosa escena y excitando su atención, su curiosidad, su interés... Decirle también: "Yo me hallé en los sitios de mayor peligro, y no temblaba por eso." Ver cómo se altera, cómo palidece y se asusta, oyendo referir los horrores del combate, y luego mirar con desdén a todos los que digan: "¡Contad, Gabrielito, esa cosa tan tremenda!..." ¡Oh!, esto era más de lo que necesitaba mi imaginación para enloquecer... Digo francamente que en aquel día no me hubiera cambiado por Nelson.

Amaneció el 19, a que fue para mí felicísimo, y no había aun amanecido, cuando yo estaba en el alcázar de popa con mi amo, que quiso presenciar la maniobra. Después del baldeo comenzó la operación de levar el buque. Se izaron las grandes gavias, y el pesado molinete girando con su agudo chirrido, arrancaba la poderosa áncora del fondo de la bahía. Corrían los marineros por las vergas; manejaban otros las brazas, prontos a la voz del contramaestre, y todas las voces del navío, antes mudas, llenaban el aire con espantosa algarabía. Los pitos, la campana de proa, el discordante concierto de mil voces humanas mezcladas con el rechinar de los motones; el crujido de los cabos, el trapeo de las velas azotando los palos antes de henchirse impelidas por el viento, todos estos varios sonos acompañaron los primeros pasos del colosal navío.

Pequeñas olas acariciaban sus costados, y la mole, majestuosa, comenzó a deslizarse por la bahía sin dar la menor cabezada, sin ningún vaivén de costado, con marcha grave y solemne, que sólo podía apreciarse comparativamente observando la traslación imaginaria de los buques mercantes anclados y del paisaje.



Al mismo tiempo se dirigía la vista en derredor, ¡y qué espectáculo, Dios mío!: 32 navíos, cinco fragatas y dos bergantines, entre españoles y franceses, colocados delante, detrás y a nuestro costado, se cubrían de velas y marchaban también impelidos por el escaso viento. No he visto mañana más hermosa. El sol inundaba de luz la magnífica rada; un ligero matiz de púrpura teñía la superficie de las aguas hacia oriente, y la cadena de colinas y lejanos montes que limitan el horizonte hacia la parte del puerto permanecían aún encendidos por el fuego de la pasada aurora; el cielo, limpio, apenas tenía algunas nubes rojas y doradas por levante; el mar, azul, estaba tranquilo, y sobre este mar y bajo aquel cielo, las cuarenta naves, con sus blancos velámenes, emprendían la marcha, formando el más vistoso escuadrón que puede presentarse ante humanos ojos.

No andaban todos los bajeles con igual paso. Unos se adelantaban, otros tardaron mucho en moverse; pasaban algunos junto a nosotros, mientras los había que se quedaban detrás. La lentitud de su marcha; la altura de su aparejo, cubierto de lona; cierta misteriosa armonía que mis oídos de niño percibían como saliendo de los gloriosos cascos, especie de himno que sin duda resonaba dentro de mí mismo; la claridad del día, la frescura del ambiente, la belleza del mar, que fuera de la bahía parecía agitarse con gentil alborozo a la aproximación de la flota, formaban el más imponente cuadro que puede imaginarse.

Cádiz, en tanto, como un panorama giratorio, se escorzaba a nuestra vista, presentándonos sucesivamente las distintas facetas de su vasto circuito. El sol, encendiendo los vidrios de sus mil miradores, salpicaba la ciudad con polvos de oro, y su blanca mole se destacaba tan limpia y pura sobre las aguas, que parecía haber sido creada en aquel momento, o sacada del mar como la fantástica ciudad de San Jenaro. Vi el desarrollo de la muralla desde el muelle hasta el castillo de Santa Catalina; reconocí el baluarte del Bonete, el baluarte del Orejón, la Caleta, y me llené de orgullo considerando de dónde había salido y dónde estaba.

Al mismo tiempo llegaba a mis oídos como música misteriosa el son de las campanas de la ciudad medio despierta, tocando a misa, con esa algazara charlatana de las campanas de un gran pueblo. Ya expresaban alegría, como un saludo de buen viaje, y yo escuchaba el rumor cual si fuese de humanas voces que nos daban la despedida; ya me parecían sonar tristes y acongojadas anunciándonos una desgracia, y a medida que nos alejábamos, aquella música se iba apagando hasta que se extinguió difundida en el inmenso espacio.

La escuadra salía lentamente: algunos barcos emplearon muchas horas para hallarse fuera. Marcial, durante la salida, iba haciendo comentarios sobre cada buque, observando su marcha, motejándoles si eran pesados, animándoles con paternales consejos si eran ligeros y zarpaban pronto.

—¡Qué pesado está Don Federico! —decía observando el Príncipe de Asturias, mandado por Gravina. ¡Allá va Monsieur Corneta! —exclamaba mirando al Bucentauro, navío general—. ¡Bien haiga quien te puso Rayo! —decía irónicamente mirando al navío de este nombre, que era el más pesado de toda la escuadra—. ¡Bien por Papá Ignacio! —añadía dirigiéndose al Santa Ana, que montaba Alava—. ¡Echa toda la gavia, pedazo de tonina! —decía contemplando el navío de Dumanoir—; este gabacho tiene un peluquero para rizar la gavia, y carga las velas con tenacillas.

El cielo se enturbió por la tarde, y al anochecer, hallándonos ya a gran distancia, vimos a Cádiz perderse poco a poco entre la bruma, hasta que se confundieron con las tintas de la noche sus últimos contornos. La escuadra tomó rumbo al sur.

Por la tarde no me separé de él, una vez que dejé a mi amo muy bien arrellanado en su camarote. Rodeado de dos colegas y admiradores, les explicaba el plan de Villeneuve del modo siguiente:

—Monsieur Corneta ha dividido la escuadra en cuatro cuerpos. La vanguardia, que es mandada por Alava; tiene siete navíos; el centro, que lleva siete y lo manda Monsieur Corneta en persona; la retaguardia, también de siete, que va mandada por Dumanoir, y el cuerpo de reserva, compuesto de 12 navíos, que manda Don Federico. No me parece que está esto mal pensado. Por supuesto que van los barcos españoles mezclados con los gabachos, para que no nos dejen en las astas del toro, como sucedió en Finisterre. Según me ha referido don Alonso, el francés ha dicho que si el enemigo se nos presenta a sotavento, formaremos la línea de batalla y caeremos sobre él... Esto está muy guapo, dicho en el camarote; pero ya... ¿El Señorito va a ser tan buey que se nos presente a sotavento?... Sí, porque tiene poco farol (inteligencia) su señoría para dejarse pescar así... Veremos a ver si vemos lo que espera el francés... Si el enemigo se presenta a barlovento y nos ataca, debemos esperarle en línea de batalla; y como tendrá que dividirse para atacarnos, si no consigue romper nuestra línea, nos será muy fácil vencerle. A ese señor todo le parece fácil. (Rumores.) Dice también que no hará señales, y que todo lo espera de cada capitán. ¡Si iremos a ver lo que yo vengo predicando desde que se hicieron esos malditos tratados de sursillos y es que..., más vale callar... quiera Dios...! Ya les he dicho a ustedes que Monsieur Corneta no sabe lo que tiene entre manos, y que no le caben 50 barcos en la cabeza. ¡Cuidado con un almirante que llama a sus capitanes el día antes de una batalla y les dice que haga cada uno lo que le diere la gana!... Pos pa eso... (Grandes muestras de asentimiento.) En fin, allá veremos... Pero vengan acá ustedes y díganme: si nosotros los españoles queremos desfondar a unos cuantos barcos ingleses, ¿no nos bastamos y nos sobramos para ello? ¿Pues a cuenta qué hemos de juntarnos con franceses que no nos dejan hacer lo que nos sale de dentro, sino que hemos de ir al remolque de sus señorías? Siempre di cuando fuimos con ellos, siempre di cuando salimos destaponados... En fin..., Dios y la Virgen del Carmen vayan con nosotros, y nos libren de amigos franceses por siempre jamás amén. (Grandes aplausos.)

Todos asintieron a su opinión. Su conferencia duró hasta hora avanzada, elevándose desde la profesión naval hasta la ciencia diplomática. La noche fue serena, y navegábamos con viento fresco. Se me permitirá que al hablar de la escuadra diga nosotros. Yo estaba tan orgulloso de encontrarme a bordo del Santísima Trinidad, que me llegué a figurar que iba a desempeñar algún papel importante en tan alta ocasión, y por eso no dejaba de gallardearme con los marineros, haciéndoles ver que yo estaba allí para alguna cosa útil.



## X

Al amanecer del día 20, el viento soplaba con mucha fuerza, y por esta causa los navíos estaban muy distantes unos de otros. Mas habiéndose calmado el viento poco después de mediodía, el buque almirante hizo señales de que se formasen las cinco columnas: vanguardia, centro, retaguardia y los dos cuerpos que componían la reserva.

Yo me deleitaba viendo cómo acudían dócilmente a la formación aquellas moles, y aunque, a causa de la diversidad de sus condiciones marineras, las maniobras no eran muy rápidas y las líneas formadas poco perfectas, siempre causaba admiración contemplar aquel ejercicio. El viento soplaba del suroeste, según dijo Marcial, que lo había profetizado desde por la mañana, y la escuadra, recibiendo por estribor, marchó en dirección del Estrecho. Por la noche se vieron algunas luces, y al amanecer del 21 vimos 27 navíos por barlovento, entre los cuales Marcial designó siete de tres puentes. A eso de las ocho, los 33 barcos de la flota enemiga estaban a la vista, formados en dos columnas. Nuestra escuadra formaba una larguísima línea, y según las apariencias, las dos columnas de Nelson, dispuestas en forma de cuña, avanzaban como si quisieran cortar nuestra línea por el centro y retaguardia.

Tal era la situación de ambos contendientes, cuando el Bucentauro hizo señal de virar en redondo. Ustedes quizás no entiendan esto; pero les diré que consistía en variar diametralmente el rumbo; es decir, que si antes el viento impulsaba nuestros navíos por estribor, después de aquel movimiento nos daba por babor, de modo que marchábamos en dirección casi opuesta a la que antes teníamos. Las proas se dirigían al norte, y este movimiento, cuyo objeto era tener a Cádiz bajo el viento, para arribar a él en caso de desgracia, fue muy criticado a bordo del Trinidad, y especialmente por Marcial, que decía:

Ya se esparrancó la línea de batalla, que antes era mala y ahora es peor.

Efectivamente, la vanguardia se convirtió en retaguardia, y la escuadra de reserva, que era la mejor, según oí decir, quedó a la cola. Como el viento era flojo, los barcos de diversa andadura y la tripulación poco diestra, la nueva línea no pudo formarse ni con rapidez ni con precisión: unos navíos andaban muy aprisa y se precipitaban sobre el delantero; otros marchaban poco, rezagándose, o se desviaban, dejando un gran claro que rompía la línea antes que el enemigo se tomase el trabajo de hacerlo.

Se mandó restablecer el orden; pero por obediente que sea un buque, no es tan fácil de manejar como un caballo. Con este motivo, y observando las maniobras de los barcos más cercanos, Medio-hombre decía:

—La línea es más larga que el camino de Santiago. Si el Señorito la corta, ¡adiós mi bandera!, perderíamos hasta el modo de andar, manque los pelos se nos hicieran cañones. Señores, nos van a dar julepe por el centro. ¿Cómo pueden venir a ayudarnos el San Juan y el Bahama, que están a la cola, ni el Neptuno ni el Rayo, que están a la cabeza? (Rumores de aprobación.) Además, estamos a sotavento, y los casacones pueden elegir el punto que quieran para atacarnos. Bastante haremos nosotros con defendernos como podamos. Lo que digo es que Dios nos saque bien y nos libre de franceses por siempre jamás amén Jesús.

El sol avanzaba hacia el cenit, y el enemigo estaba ya encima.

—¿Les parece a ustedes que ésta es hora de empezar un combate? ¡Las doce del día! —exclamaba con ira el marinero, aunque no se atrevía a hacer demasiado pública su demostración, ni estas conferencias pasaban de un pequeño círculo, dentro del cual yo, llevado de mi sempiterna insaciable curiosidad, me había injerido.

No sé por qué me pareció advertir en todos los semblantes cierta expresión de disgusto. Los oficiales en el alcázar de popa y los marineros y contramaestres en el de proa observaban los navíos sotaventados y fuera de línea, entre los cuales había cuatro pertenecientes al centro. Se me había olvidado mencionar una operación preliminar del combate, en la cual tomé parte. Hecho por la mañana el zafarrancho, preparado ya todo lo concerniente al servicio de piezas y lo relativo a maniobras, oí que dijeron:

—¡La arena, extender la arena!

Marcial me tiró de la oreja, y llevándome a una escotilla me hizo colocar en línea con algunos marinerillos de leva, grumetes y gente de poco más o menos.

Desde la escotilla hasta el fondo de la bodega se habían colocado, escalonados en los entrepuentes, algunos marineros, y de este modo iban sacando los sacos de arena. Uno se lo daba al que tenía al lado, éste al siguiente, y de este modo se sacaba rápidamente y sin trabajo cuanto se quisiera. Pasando de mano en mano, subieron de la bodega multitud de sacos, y mi sorpresa fue grande cuando vi que los vaciaban sobre la cubierta, sobre el alcázar y castillos, extendiendo la arena hasta cubrir toda la superficie de los tablones. Lo mismo hicieron en los entrepuentes. Por satisfacer mi curiosidad, pregunté al grumete que tenía al lado.

—Es para la sangre —me contestó con indiferencia.

—¡Para la sangre! —repetí yo sin poder reprimir un estremecimiento de terror.

Miré la arena; miré a los marineros, que con gran algazara se ocupaban de aquella faena, y por un instante me sentí cobarde. Sin embargo, la imaginación, que entonces predominaba en mí, alejó de mi espíritu todo temor, y no pensé más que en triunfos y agradables sorpresas.

El servicio de los cañones estaba listo, y advertí también que las municiones pasaban de los paños al entrepuente por medio de una cadena humana semejante a la que había sacado la arena del fondo del buque.

Los ingleses avanzaban para atacarnos en dos grupos. Uno se dirigía hacia nosotros, y traía en su cabeza, o en el vértice de la cuña, un gran navío con insignia de almirante. Después supe que era el Victory y que lo mandaba Nelson. El otro traía a su frente el Royal Sovereign, mandado por Collingwood.

Todos estos hombres, así como las particularidades estratégicas del combate, han sido estudiados por mí más tarde.

Mis recuerdos, que son clarísimos en todo lo pintoresco y material, apenas me sirven en lo relativo a operaciones que entonces no comprendía. Lo que oí con frecuencia de boca de Marcial, unido a lo que después he sabido, pudo darme a conocer la formación de nuestra escuadra; y para que ustedes lo comprendan bien, les



pongo aquí una lista de nuestros navíos, indicando los desviados, que dejaban un claro; la nacionalidad y la forma en que fuimos atacados. Poco más o menos, era así:

Eran las doce menos cuarto. El terrible instante se aproximaba. La ansiedad era general, y no digo esto juzgando por lo que pasaba en mi espíritu, pues, atento a los movimientos del navío en que se decía estaba Nelson, no pude por un buen rato darme cuenta de lo que pasaba a mi alrededor.

De repente nuestro comandante dio una orden terrible. La repitieron los contramaestres. Los marineros corrieron hacia los cabos, chillaron los motones, trapearon las gavias.

—¡En facha, en facha! —exclamó Marcial lanzando con energía un juramento—. ¡Ese condenado se nos quiere meter por la popa!

Al punto comprendí que se había mandado detener la marcha del Trinidad para estrecharle contra el Bucentauro, que venía detrás, porque el Victory parecía dispuesto a cortar la línea por entre los dos navíos.

Al ver la maniobra de nuestro buque, pude observar que gran parte de la tripulación no tenía toda aquella desenvoltura propia de los marineros familiarizados, como Marcial, con la guerra y con la tempestad. Entre los soldados vi algunos que sentían el malestar del mareo, y se agarraban a los obenques para no caer. Verdad es que había gente muy decidida, especialmente en la clase de voluntarios; pero por lo común todos eran de leva, obedecían las órdenes como de mala gana, y estoy seguro de que no tenían ni el más leve sentimiento del patriotismo. No les hizo dignos del combate más que el combate mismo, como advertí después. A pesar del distinto temple moral de aquellos hombres, creo que en los solemnes momentos que precedieron al primer cañonazo la idea de Dios estaba en todas las cabezas.

Por lo que a mí toca, en toda la vida ha experimentado mi alma sensaciones iguales a las de aquel momento. A pesar de mis pocos años, me hallaba en disposición de comprender la gravedad del suceso, y por primera vez, después que existía, altas concepciones, elevadas imágenes y generosos pensamientos ocuparon mi mente. La persuasión de la victoria estaba tan arraigada en mi ánimo, que me inspiraban cierta lástima los ingleses, y los admiraba al verles buscar con tanto afán una muerte segura.

Por primera vez entonces percibí con completa claridad la idea de la Patria, y mi corazón respondió a ella con espontáneos sentimientos, nuevos hasta aquel momento en mi alma. Hasta entonces la Patria se me representaba en las personas que gobernaban la nación, tales como el rey y su célebre ministro, a quienes no consideraba con igual respeto. Como yo no sabía más historia que la que aprendí en la Caleta, para mí era de ley que debía uno entusiasmarse al oír que los españoles habían matado muchos moros primero, y gran pacotilla de ingleses y franceses después. Me representaba, pues, a mi país como muy valiente; pero el valor que yo concebía era tan parecido a la barbarie como un huevo a otro huevo. Con tales pensamientos, el patriotismo no era para mí más que el orgullo de pertenecer a aquella casta de matadores de moros.

Pero el momento que precedió al combate comprendí todo lo que aquella divina palabra significaba, y la idea de nacionalidad se abrió paso en mi espíritu, iluminándolo, y descubriendo infinitas maravillas, como el sol que disipa la noche y saca de la oscuridad un hermoso paisaje. Me representé a mi país como una inmensa tierra poblada de gentes, todos fraternalmente unidos; me representé la sociedad dividida en familias, en las cuales había esposas que mantener, hijos que educar,

hacienda que conservar, honra que defender; me hice cargo de un pacto establecido entre tantos seres para ayudarse y sostenerse contra un ataque de fuera, y comprendí que por todos habían sido hechos aquellos barcos para defender a la Patria, es decir, el terreno en que ponían sus plantas, el surco regado con su sudor, la casa donde vivían sus ancianos padres, el huerto donde jugaban sus hijos, la colonia descubierta y conquistada por sus ascendientes, el puerto donde amarraban su embarcación fatigada del largo viaje, el almacén donde depositaban sus riquezas; la iglesia, sarcófago de sus mayores, habitáculo de sus santos y arca de sus creencias; la plaza, recinto de sus alegres pasatiempos; el hogar doméstico, cuyos antiguos muebles, transmitidos de generación en generación, parecen el símbolo de la perpetuidad de las naciones; la cocina, en cuyas paredes ahumadas parece que no se extingue nunca el eco de los cuentos con que las abuelas amansan la travesura e inquietud de los nietos; la calle, donde se ven desfilar caras amigas; el campo, el mar, el cielo; todo cuanto desde el nacer se asocia a nuestra existencia, desde el pesebre de un animal querido hasta el trono de reyes patriarcales; todos los objetos en que vive prolongándose nuestra alma, como si el propio cuerpo no le bastara.

Yo creía también que las cuestiones que España tenía con Francia o con Inglaterra eran siempre porque alguna de estas naciones quería quitarnos algo, en lo cual no iba del todo descaminado. Parecíame, por tanto, tan legítima la defensa como brutal la agresión, y como había oído decir que la justicia triunfaba siempre, no dudaba de la victoria. Mirando nuestras banderas rojas y amarillas, los colores combinados que mejor representan al fuego, sentí que mi pecho se ensanchaba; no pude contener algunas lágrimas de entusiasmo; me acordé de Cádiz, de Vejer; me acordé de todos los españoles, a quienes consideraba asomados a una gran azotea, contemplándonos con ansiedad; y todas estas ideas y sensaciones llevaron finalmente mi espíritu hacia Dios, a quien dirigí una oración que no era Padrenuestro ni Avemaría, sino algo nuevo que a mí se me ocurrió entonces. Un repentino estruendo me sacó de mi arrobamiento, haciéndome estremecer con violentísima sacudida. Había sonado el primer cañonazo.

## XI

Un navío de la retaguardia disparó el primer tiro contra el Royal Sovereign, que mandaba Collingwood. Mientras trababa combate con éste el Santa Ana, el Victory se dirigía contra nosotros. En el Trinidad todos demostraban gran ansiedad por comenzar el fuego; pero nuestro comandante esperaba el momento más favorable. Como si unos navíos se lo comunicaran a los otros, cual piezas pirotécnicas enlazadas por una mecha común, el fuego se corrió desde el Santa Ana hasta los dos extremos de la línea.

El Victory atacó primero al Redoutable, francés; y rechazado por éste, vino a quedar frente a nuestro costado por barlovento. El momento terrible había llegado: cien voces dijeron "¡Fuego!", repitiendo como un eco infernal la del comandante, y la andanada lanzó cincuenta proyectiles sobre el navío inglés. Por un instante el humo me quitó la vista del enemigo. Pero éste, ciego de coraje, se venía sobre nosotros viento en popa. Al llegar a tiro de fusil, orzó y nos descargó su andanada. En el tiempo que medió de uno a otro disparo, la tripulación, que había podido observar el daño hecho al enemigo, redobló su entusiasmo. Los cañones se servían con presteza, aunque no sin cierto entorpecimiento, hijo de la poca práctica de algunos cabos de cañón. Marcial hubiera tomado por su cuenta de buena gana la empresa de servir una de las piezas de cubierta; pero su cuerpo mutilado no era capaz de responder al heroísmo de su alma. Se contentaba con vigilar el servicio de la cartuchería, y con su voz y con su gesto alentaba a los que servían las piezas.

El Bucentauro, que estaba a nuestra popa, hacía fuego igualmente sobre el Victory y el Temerary, otro poderoso navío inglés. Parecía que el navío de Nelson iba a caer en nuestro poder, porque la artillería del Trinidad le había destrozado el aparejo, y vimos con orgullo que perdía su palo de mesana.

En el ardor de aquel primer encuentro, apenas advertí que algunos de nuestros marineros caían heridos o muertos. Yo, puesto en el lugar donde creía estorbar menos, no cesaba de contemplar al comandante, que mandaba desde el alcázar con serenidad heroica, y me admiraba de ver a mi amo con menos calma, pero con más entusiasmo, alentando a oficiales y marineros con su ronca vocecilla.

—"¡Ah! —dije yo para mí.— ¡Si te viera ahora doña Francisca!"

Confesaré que yo tenía momentos de un miedo terrible, en que me hubiera escondido nada menos que en el mismo fondo de la bodega, y otros de cierto delirante arrojo en que me arriesgaba a ver desde los sitios de mayor peligro aquel gran espectáculo. Pero dejando a un lado mi humilde persona, voy a narrar el momento más terrible de nuestra lucha con el Victory. El Trinidad le destrozaba con mucha fortuna, cuando el Temerary, ejecutando una habilísima maniobra, se interpuso entre los dos combatientes, salvando a su compañero de nuestras balas. En seguida se dirigió a cortar la línea por la popa del Trinidad, y como el Bucentauro, durante el fuego, se había estrechado contra éste hasta el punto de tocarse los penoles, resultó un gran claro, por donde se precipitó el Temerary, que viró prontamente, y colocándose a nuestra aleta de babor, nos disparó por aquel costado, hasta entonces ileso. Al mismo tiempo, el Neptune, otro poderoso navío inglés, colocóse donde antes estaba el Victory; éste se sotaventó, de modo que en un momento el Trinidad se encontró rodeado de enemigos que le acribillaban por todos lados.



En el semblante de mi amo, en la sublime cólera de Uriarte, en los juramentos de los marineros amigos de Marcial, conocí que estábamos perdidos, y la idea de la derrota angustió mi alma. La línea de la escuadra combinada se hallaba rota por varios puntos, y al orden imperfecto con que se había formado después de la vira en redondo sucedió el más terrible desorden. Estábamos envueltos por el enemigo, cuya artillería lanzaba una espantosa lluvia de balas y de metralla sobre nuestro navío, lo mismo que sobre el Bucentauro. El Agustín, el Herós y el Leandro se batían lejos de nosotros, en posición algo desahogada, mientras el Trinidad, lo mismo que el navío almirante, sin poder disponer de sus movimientos, cogidos en terrible escaramuza por el genio del gran Nelson, luchaban heroicamente, no ya buscando una victoria imposible, sino movidos por el afán de perecer con honra.

Los cabellos blancos que hoy cubren mi cabeza se erizan todavía al recordar aquellas tremendas horas, principalmente desde las dos a las cuatro de la tarde. Se me representan los barcos, no como ciegas máquinas de guerra obedientes al hombre, sino como verdaderos gigantes, seres vivos y monstruosos, que luchaban por sí, poniendo en acción, como ágiles miembros, su velamen, y cual terribles armas, la poderosa artillería de sus costados. Mirándolos, mi imaginación no podía menos de personalizarlos, y aun ahora me parece que los veo acercarse, desafiarse, orzar con ímpetu para descargar su andanada, lanzarse al abordaje con ademán provocativo, retroceder con ardiente coraje para tomar más fuerza, mofarse del enemigo, increparle; me parece que les veo expresar el dolor de la herida, o exhalar noblemente el gemido de la muerte, como el gladiador que no olvida el decoro en la agonía; me parece oír el rumor de las tripulaciones, como la voz que sale de un pecho irritado, a veces alarido de entusiasmo, a veces sordo mugido de desesperación, precursor de exterminio; ahora, himno de júbilo que indica la victoria; después, algazara rabiosa que se pierde en el espacio, haciendo lugar a un terrible silencio que anuncia la vergüenza de la derrota.

El espectáculo que ofrecía el interior del Santísima Trinidad era el de un infierno. Las maniobras habían sido abandonadas, porque el barco no se movía ni podía moverse. Todo el empeño consistía en servir las piezas con la mayor presteza posible, correspondiendo así al estrago que hacían los proyectiles enemigos. La metralla inglesa rasgaba el velamen como si grandes e invisibles uñas le hicieran trizas. Los pedazos de obra muerta, los trozos de madera, los gruesos obenques, segados cual haces de espigas; los motones que caían, los trozos de velamen, los hierros, cabos y demás despojos arrancados de su sitio por el cañón enemigo, llenaban la cubierta, donde apenas había espacio para moverse. De minuto en minuto caían al suelo o al mar multitud de hombres llenos de vida; las blasfemias de los combatientes se mezclaban a los lamentos de los heridos, de tal modo que no era posible distinguir si insultaban a Dios los que morían o le llamaban con angustia los que luchaban.

Yo tuve que prestar auxilio en una faena tristísima, cual era la de transportar heridos a la bodega, donde estaba la enfermería. Algunos morían antes de llegar a ella, y otros tenían que sufrir dolorosas operaciones antes de poder reposar un momento su cuerpo fatigado. También tuve la indecible satisfacción de ayudar a los carpinteros, que a toda prisa procuraban aplicar tapones a los agujeros hechos en el casco; pero, por causa de mi poca fuerza, no eran aquellos auxilios tan eficaces como yo habría deseado.

La sangre corría en abundancia por la cubierta y los puentes, y, a pesar de la arena, el movimiento del buque la llevaba de aquí para allí, formando fatídicos dibujos. Las balas de cañón, de tan cerca disparadas, mutilaban horriblemente los cuerpos, y era frecuente ver rodar a alguno, arrancada de cercén la cabeza, cuando la violencia del proyectil no arrojaba la víctima al mar, entre cuyas ondas debía perderse casi sin dolor

o la última noción de la vida. Otras balas rebotaban contra un palo o contra la obra muerta, levantando granizada de astillas que herían como flechas. La fusilería de las cofas y la metralla de las carronadas esparcían otra muerte menos rápida y más dolorosa, y fue raro el que no salió marcado más o menos gravemente por el plomo y el hierro de nuestros enemigos.

De tal suerte combatida y sin poder de ningún modo devolver iguales destrozos, la tripulación, aquella alma del buque, se sentía perecer, agonizaba con desesperado coraje, y el navío mismo, aquel cuerpo glorioso, retemblaba al golpe de las balas. Yo le sentía estremecerse en la terrible lucha: crujían sus cuadernas, estallaban sus baos, rechinaban sus puntales a manera de miembros que retuerce el dolor, y la cubierta trepidaba bajo mis pies con ruidosa palpitación, como si a todo el inmenso cuerpo del buque se comunicaran la indignación y los dolores de sus tripulantes. En tanto, el agua penetraba por los mil agujeros y grietas del casco acribillado, y comenzaba a inundar la bodega.

El Bucentauro, navío general, se rindió a nuestra vista. Villeneuve había arriado bandera. Una vez entregado el jefe de la escuadra, ¿qué esperanza quedaba a los buques? El pabellón francés desapareció de la popa de aquel gallardo navío, y cesaron sus fuegos. El San Agustín y el Herós se sostenían todavía, y el Rayo y el Neptuno, pertenecientes a la vanguardia, que habían venido a auxiliarnos, intentaron en vano salvarnos de los navíos enemigos que nos asediaban. Yo pude observar la parte del combate más inmediata al Santísima Trinidad, porque del resto de la línea no era posible ver nada. El viento parecía haberse detenido, y el humo se quedaba sobre nuestras cabezas, envolviéndonos en su espesa blancura, que las miradas no podían penetrar. Distinguíamos tan sólo el aparejo de algunos buques lejanos, aumentados de un modo inexplicable por no sé qué efecto óptico o porque el pavor de aquel sublime momento agrandaba todos los objetos.

Disipóse por un momento la densa penumbra: pero ¡de qué manera tan terrible! Detonación espantosa, más fuerte que la de los mil cañones de la escuadra disparando a un tiempo, paralizó a todos, produciendo general terror. Cuando el oído recibió tan fuerte impresión, claridad vivísima había iluminado el ancho espacio ocupado por las dos flotas, rasgando el velo de humo, y presentóse a nuestros ojos todo el panorama del combate. La terrible explosión había ocurrido hacia el sur, en el sitio ocupado antes por la retaguardia.

—Se ha volado un navío —dijeron todos.

Las opinones fueron diversas, y se dudaba si el buque volado era el Santa Ana, el Argonauta, el Ildefonso, o el Bahama. Después se supo que había sido el irancbs nombrado Achilles. La expansión de los gases desparramó por mar y cielo, en pedazos mil, cuanto momentos antes constituía un hermoso navío con 74 cañones y 600 hombres de tripulación. Algunos segundos después de la explosión ya no pensábamos más que en nosotros mismos.

Rendido el Bucentauro, todo el fuego enemigo se dirigió contra nuestro navío, cuya pérdida era ya segura. El entusiasmo de los primeros momentos se había apagado en mí, y mi corazón se llenó de un terror que me paralizaba, ahogando todas las funciones de mi espíritu, excepto la curiosidad. Ésta era tan irresistible, que me obligó a salir a los sitios de mayor peligro. De poco servía ya mi escaso auxilio, pues ni aun se trasladaban los heridos a la bodega, por ser muchos, y las piezas exigían el servicio de cuantos conservaban un poco de fuerza. Entre éstos vi a Marcial, que se multiplicaba gritando y moviéndose conforme a su poca agilidad, y era a la vez contra maestre, marinero, artillero, carpintero y cuanto había que ser en tan terribles

instantes. Nunca creí que desempeñara funciones correspondientes a tantos hombres el que no podía considerarse sino como la mitad de un cuerpo humano. Un astillazo le había herido en la cabeza, y la sangre, tiñéndole la cara, le daba horrible aspecto. Yo le vi agitar sus labios, bebiendo aquel líquido y luego lo escupía con furia fuera del portalón, como si también quisiera herir a salvazos a nuestros enemigos.

Lo que más me asombraba, causándome cierto espanto, era que Marcial, aun en aquella escena de desolación, profería frases de buen humor, no sé si por alentar a sus decaídos compañeros o porque de este modo acostumbraba alentarse a sí mismo.

Cayó con estruendo el palo de trinquete, ocupando el castillo de proa con la balumba de su aparejo, y Marcial dijo:

—Muchachos, vengan las hachas. Metamos este mueble en la alcoba.

Al punto se cortaron los cabos, y el mástil cayó al mar.

Y viendo que arreciaba el fuego, gritó, dirigiéndose a un pañolero que se había convertido en cabo de cañón:

—Pero Abad, mándales el vino a esos casacones para que nos dejen en paz.

Y a un soldado que yacía como muerto por el dolor de sus heridas y la angustia del mareo, le dijo, aplicándole el botafuego a la nariz:

—Huele una hojita de azahar, camarada, para que se te pase el desmayo. ¿Quieres dar un paseo en bote? Anda: Nelson nos convida a echar unas cañas.

Esto pasaba en el combés. Alcé la vista al alcázar de popa y vi que el general Cisneros había caído. Precipitadamente le bajaron dos marineros a la cámara. Mi amo continuaba inmóvil en su puesto; pero de su brazo izquierdo manaba mucha sangre. Corrí hacia él para auxiliarle, y antes que yo llegase, un oficial se le acercó intentando convencerle de que debía bajar a la cámara. No había éste pronunciado dos palabras, cuando una bala le llevó la mitad de la cabeza, y su sangre salpicó mi rostro. Entonces, don Alonso se retiró, tan pálido como el cadáver de su amigo, que yacía mutilado en el piso del alcázar.

Cuando bajó mi amo, el comandante quedó solo arriba con tal presencia de ánimo, que no pude menos de contemplarle un rato, asombrado de tanto valor. Con la cabeza descubierta, el rostro pálido, la mirada ardiente, la acción enérgica, permanecía en su puesto dirigiendo aquella acción desesperada que no podía ganarse ya. Tan horroroso desastre había de verificarse con orden, y el comandante era la autoridad que reglamentaba el heroísmo. Su voz dirigía a la tripulación en aquella contienda del honor y la muerte.

Un oficial que mandaba en la primera batería subió a tomar órdenes, y antes de hablar cayó muerto a los pies de su jefe; otro guardia marina que estaba a su lado cayó también malherido, y Uriarte quedó al fin enteramente solo en el alcázar cubierto de muertos y heridos. Ni aun entonces se apartó su vista de los barcos ingleses ni de los movimientos de nuestra artillería; y el imponente aspecto del alcázar y toldilla, donde agonizaban sus amigos y subalternos, no conmovió su pecho varonil ni quebrantó su enérgica resolución de sostener el fuego hasta perecer. ¡Ah! Recordando yo después la serenidad y estoicismo de don Francisco Javier Uriarte, he podido comprender todo lo que nos cuentan de los heroicos capitanes de la antigüedad. Entonces no conocía yo la palabra sublimidad; pero, viendo a nuestro comandante,



comprendí que todos los idiomas deben tener un hermoso vocablo para expresar aquella grandeza de alma que me parecía favor rara vez otorgado por Dios al hombre miserable.

Entretanto, gran parte de los cañones habían cesado de hacer fuego, porque la mitad de la gente estaba fuera de combate. Tal vez no me hubiera fijado en esta circunstancia si, habiendo salido de la cámara, impulsado por mi curiosidad, no sintiera una voz que con acento terrible me dijo:

—¡Gabrielillo, aquí!

Marcial me llamaba. Acudí prontamente, y le hallé empeñado en servir uno de los cañones que habían quedado sin gente. Una bala había llevado a Mediohombre la punta de su pierna de palo, lo cual le hacía decir:

—¡Si llevo a traer la de carne y hueso!...

Dos marinos muertos yacían a su lado; y un tercero, gravemente herido, se esforzaba en seguir sirviendo la pieza.

—Compadre —le dijo Marcial—, ya tú no puedes ni encender una colilla.

Arrancó el botafuego de manos del herido y me lo entregó diciendo:

—Toma, Gabrielillo; si tienes miedo, vas al agua.

Esto diciendo, cargó el cañón con toda la prisa que le fue posible, ayudado de un grumete que estaba casi ileso; lo cebaron y apuntaron; ambos exclamaron: "¡Fuego!" Acerqué la mecha y el cañón disparó.

Se repitió la operación por segunda y tercera vez, y el ruido del cañón, disparado por mí, retumbó de un modo extraordinario en mi alma. El considerarme, no ya espectador, sino actor decidido en tan grandiosa tragedia, disipó por un instante el miedo, y me sentí con grandes bríos, al menos con la firme resolución de aparentarlos. Desde entonces conocí que el heroísmo es casi siempre una forma del pundonor. Marcial y otros me miraban: era preciso que me hiciera digno de fijar su atención.

"¡Ah! —decía yo para mí con orgullo—. Si mi amita pudiera verme ahora... ¡Qué valiente estoy disparando cañonazos como un hombre!... Lo menos habré mandado al otro mundo dos docenas de ingleses."

Pero estos nobles pensamientos me ocuparon muy poco tiempo, porque Marcial, cuya fatigada naturaleza comenzaba a rendirse después de su esfuerzo, respiró con ansia, se secó la sangre que afluía en abundancia de su cabeza, cerró los ojos, sus brazos se extendieron con desmayo, y dijo:

—No puedo más: se me sube la pólvora a la toldilla (la cabeza). Gabriel, tráeme agua.

Corrí a buscar el agua, y cuando se la traje, bebió con ansia. Pareció tomar con esto nuevas fuerzas; íbamos a seguir, cuando un gran estrépito nos dejó sin movimiento. El palo mayor, tronchado por la fogonadura, cayó sobre el combés, y tras él el de mesana. El navío quedó lleno de escombros y el desorden fue espantoso.

Felizmente, quedé en hueco y sin recibir más que una ligera herida en la cabeza, la cual, aunque Me aturdió al principio, no me impidió apartar los trozos de vela y cabos que habían caído sobre mí. Los marineros y soldados de cubierta pugnaban por desalojar tan enorme masa de cuerpos inútiles, y desde entonces sólo la artillería de las batería bajas sostuvo el fuego. Salí como pude, busqué a Marcial, no le hallé, y habiendo fijado mis ojos en el alcázar, noté que el comandante ya no estaba allí. Gravemente herido de un astillazo en la cabeza, había caído exánime, y al punto dos marineros le subieron para trasladarle a la cámara. Corrí también allá, y entonces un casco de metralla me hirió en el hombro, lo que me asustó en extremo, creyendo que mi herida era mortal y que iba a exhalar el último suspiro. Mi turbación no me impidió entrar en la cámara, donde, por la mucha sangre que brotaba de mi herida me debilité quedando por un momento desvanecido.

En aquel pasajero letargo, seguí oyendo el estrépito de los cañones de la segunda y tercera batería, y después una voz que decía con furia:

—¡Abordaje!... ¡Las picas!... ¡Las hachas!...

Después la confusión fue tan grande, que no pude distinguir lo que pertenecía a las voces humanas en tan descomunal concierto. Pero no sé cómo, sin salir de aquel estado de somnolencia, me hice cargo de que se creía todo perdido y de que los oficiales se hallaban reunidos en la cámara para acordar la rendición; y también puedo asegurar que si no fue invento de mi fantasía, entonces trastornada, resonó en el combés una voz que decía:

—El Trinidad no se rinde.

De fijo fue la voz de Marcial, si es que realmente dijo alguien tal cosa.

Me sentí despertar, y vi a mi amo arrojado sobre uno de los sofás de la cámara, con la cabeza oculta entre las manos, en ademán de desesperación y sin cuidarse de su herida.

Acerquéme a él, y el infeliz anciano no halló mejor modo de expresar su desconsuelo que abrazándome paternalmente, como si ambos estuviéramos cercanos a la muerte. Él, por lo menos, creo que se consideraba próximo a morir de puro dolor, porque su herida no tenía la menor gravedad. Yo le consolé como pude, diciendo que si la acción no se había ganado, no fue porque yo dejara de matar bastantes ingleses con mi cañoncito, y añadí que para otra vez seríamos más afortunados; pueriles razones que no calmaron su agitación.

Saliendo afuera en busca de agua para mi amo, presencié el acto de arriar la bandera, que aún flotaba en la cangreja, uno de los pocos restos de arboladura que con el tronco de mesana quedaban en pie. Aquel lienzo glorioso, ya agujereado por mil partes, señal de nuestra honra, que congregaba bajo sus pliegues a todos los combatientes, descendió del mástil para no izarse más. La idea de un orgullo abatido, de un ánimo esforzado que sucumbe ante fuerzas superiores, no puede encontrar imagen más perfecta para representarse a los ojos humanos que la que aquel oriflama que se abate y desaparece como un sol que se pone. El de aquella tarde tristísima, tocando al término de su carrera en el momento de nuestra rendición, iluminó nuestra bandera con su último rayo.

El fuego cesó y los ingleses penetraron en el barco vencido.

## XII

Cuando el espíritu, resposando de la agitación del combate, tuvo tiempo de dar paso a la compasión, al frío terror producido por la vista de tan grande estrago, se presentó a los ojos de cuantos quedamos vivos la escena del navío en toda su horrenda majestad. Hasta entonces los ánimos no se habían ocupado más que de la defensa; mas cuando el fuego cesó, se pudo advertir el gran destrozo del casco, que, dando entrada al agua por sus mil averías, se hundía, amenazando sepultarnos a todos, vivos y muertos, en el fondo del mar. Apenas entraron en él los ingleses, un grito resonó unánime, proferido por nuestros marinos:

—¡A las bombas!

Todos los que podíamos acudirnos a ellas y trabajamos con ardor; pero aquellas máquinas imperfectas desalojaban una cantidad de agua bastante menor que la que entraba. De repente, un grito, aún más terrible que el anterior, nos llenó de espanto. Ya dije que los heridos se habían transportado al último sollado, lugar que, por hallarse bajo la línea de flotación, está libre de la acción de las balas. El agua invadía rápidamente aquel recinto, y algunos marinos asomaron por la escotilla, gritando:

—¡Que se ahogan los heridos!

La mayor parte de la tripulación vaciló entre seguir desalojando el agua y acudir en socorro de aquellos desgraciados, y no sé qué habría sido de ellos si la gente de un navío inglés no hubiera acudido en nuestro auxilio. Éstos no sólo transportaron los heridos a la tercera y a la segunda batería, sino que también pusieron mano a las bombas, mientras sus carpinteros trataban de reparar algunas de las averías del casco.

Rendido de cansancio, y juzgando que don Alonso podía necesitar de mí, fui a la cámara. Entonces vi a algunos ingleses ocupados en poner el pabellón británico en la popa del Santísima Trinidad. Como cuento con que el lector benévolo me ha de perdonar que apunte aquí mis impresiones, diré que aquello me hizo pensar un poco. Siempre se me habían representado los ingleses como verdaderos piratas o salteadores de los mares, gentezuela aventurera que no constituía nación y que vivía del merodeo. Cuando vi el orgullo con que enarbolaron su pabellón, saludándole con vivas aclamaciones; cuando advertí el gozo y la satisfacción que les causaba haber apresado el más grande y glorioso barco que hasta entonces surcó los mares, pensé que también ellos tendrían su patria querida, que ésta les habría confiado la defensa de su honor; me pareció que en aquella tierra, para mí misteriosa, que se llamaba Inglaterra, habían de existir, como en España, muchas gentes honradas, un rey paternal, y las madres, las hijas, las esposas, las hermanas de tan valientes marinos, los cuales, esperando con ansiedad su vuelta, rogarían a Dios que les concediera la victoria.

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 trasbordar 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 una amistad antigua. Contestó don Alonso a sus finuras con gravedad, y después quiso enterarse por él de los pormenores del combate.



—Pero ¿qué ha sido de la reserva? ¿Qué ha hecho Gravina? —preguntó mi amo.

—Gravina se ha retirado con algunos navíos —contestó el inglés.

—De la vanguardia sólo han venido a auxiliarnos el Rayo y el Neptuno.

—Los cuatro franceses, Duguay-Trouin, Mont-Blanc, Scipion y Formidable, son los únicos que no han entrado en acción.

—Pero Gravina, Gravina, ¿qué es de Gravina? —insistió mi amo.

—Se ha retirado en el Príncipe de Asturias; mas como se le ha dado caza, ignoro si habrá llegado a Cádiz.

—¿Y el San Ildefonso?

—Ha sido apresado.

—¿Y el Santa Ana?

—También ha sido apresado.

—¡Vive Dios! —exclamó don Alonso sin poder disimular su enojo. Apuesto a que no ha sido apresado el Nepomuceno.

—También lo ha sido.

—¡Oh!... ¿Está usted seguro de ello? ¿Y Churruca?

—Ha muerto —contestó el inglés con tristeza.

—¡Oh!... ¡Ha muerto! ¡Ha muerto Churruca! —exclamó mi amo con angustiosa perplejidad—. Pero el Bahama se habrá salvado, el Bahama habrá vuelto ileso a Cádiz.

—¡También ha sido apresado.

—¡También! ¿Y Galiano? Galiano es un héroe y un sabio.

—Sí —repuso sombríamente el inglés—; pero ha muerto también.

—¿Y qué es del Montañés? ¿Qué ha sido de Alcedo?

—Alcedo... también ha muerto.

Mi amo no pudo reprimir la expresión de su profunda pena; y como la avanzada edad amenguaba en él la presencia de ánimo propia de tan terribles momentos, hubo de pasar por la pequeña mengua de derramar algunas lágrimas, triste obsequio a sus compañeros. No es impropio el llanto en las grandes almas; antes bien, indica el consorcio fecundo de la delicadeza de sentimientos con la energía de carácter. Mi amo lloró como hombre, después de haber cumplido con su deber como marino; mas reponiéndose de aquel abatimiento, y buscando alguna razón con que devolver al inglés la pesadumbre que éste le causara, dijo:

—Pero ustedes no habrán sufrido menos que nosotros. Nuestros enemigos habrán tenido pérdidas de consideración.

—Una, sobre todo, irreparable —contestó el inglés con tanta congoja como la de don Alonso. Hemos perdido al primero de nuestros marinos, al valiente entre los valientes, al heroico, al divino, al sublime almirante Nelson.

Y con tan poca entereza como mi amo, el oficial inglés no se cuidó de disimular su inmensa pena: cubrióse la cara con las manos y lloró, con toda la expresiva franqueza del verdadero dolor, al jefe, al protector y al amigo.

Nelson, herido mortalmente en mitad del combate, según después supe, por una bala de fusil que le atravesó el pecho y se fijó en la espina dorsal, dijo al capitán Hardy:

—Se acabó; al fin lo han conseguido.

Su agonía se prolongó hasta el caer de la tarde; no perdió ninguno de los pormenores del combate, ni se extinguió su genio de militar y de marino sino cuando la última fugitiva palpitación de la vida se disipó en su cuerpo herido. Atormentado por horribles dolores, no dejó de dictar órdenes, enterándose de los movimientos de ambas escuadras, y cuando se le hizo saber el triunfo de la suya, exclamó:

—¡Bendito sea Dios; he cumplido con mi deber!

Un cuarto de hora después expiraba el primer marino de nuestro siglo.

Perdóneseme la digresión. El lector extrañará que no conociéramos la suerte de muchos buques de la escuadra combinada. Nada más natural que nuestra ignorancia, por causa de la desmesurada longitud de la línea de combate, y, además, el sistema de luchas parciales adoptado por los ingleses. Sus navíos se habían mezclado con los nuestros, y como la contienda era a tiro de fusil, el buque enemigo que nos batía ocultaba la vista del resto de la escuadra, además de que el humo espesísimo nos impedía ver cuanto no se hallara en paraje cercano.

Al anochecer, y cuando aún el cañoneo no había cesado, distinguíamos algunos navíos, que pasaban a un largo como fantasmas, unos con media arboladura, otros completamente desarbolados. La bruma, el humo, el mismo aturdimiento de nuestras cabezas, nos impedían distinguir si eran españoles o enemigos; y cuando la luz de un fogonazo lejano iluminaba a trechos aquel panorama temeroso, notábamos que aún seguía la lucha con encarnizamiento entre grupos de navíos aislados; que otros corrían sin concierto ni rumbo, llevados por el temporal, y que alguno de los nuestros era remolcado por otro inglés en dirección al sur.

Vino la noche, y con ella aumentaron la gravedad y el horror de nuestra situación. Parecía que la naturaleza había de sernos propicia después de tantas desgracias; pero, por el contrario, desencadenáronse con furia los elementos, como si el cielo creyera que aún no era bastante grande el número de nuestras desdichas. Desatóse un recio temporal, y viento y agua, hondamente agitados, azotaron el buque, que, incapaz de maniobrar, fluctuaba a merced de las olas. Los vaivenes eran tan fuertes que se hacía difícil el trabajo, lo cual, unido al cansancio de la tripulación, empeoraba nuestro estado de hora en hora. Un navío inglés, que después supe se llamaba Prince, trató de remolcar al Trinidad, pero sus esfuerzos fueron inútiles, y tuvo que alejarse por temor a un choque, que habría sido funesto para ambos buques.

Entretanto no era posible tomar alimento alguno, y yo me moría de hambre porque los demás, indiferentes a todo lo que no fuera el peligro, apenas se cuidaban de cosa tan importante. No me atrevía a pedir un pedazo de pan por temor de parecer importuno, y al mismo tiempo, sin vergüenza lo confieso, dirigía mi escrutadora observación a todos los sitios donde colegía que podían existir provisiones de boca. Apretado por la necesidad, me arriesgué a hacer una visita a los pañoles del bizcocho, ¿y cuál sería mi asombro cuando vi que Marcial estaba allí, trasegando a su estómago lo primero que encontró a mano? El anciano estaba herido de poca gravedad, y aunque una bala le había llevado el pie derecho, como éste no era otra cosa que la extremidad de la pierna de palo, el cuerpo de Marcial sólo estaba con tal percance un poco más cojo.

—Toma, Gabrielillo —me dijo llenándome el seno de galletas—: barco sin lastre no navega.

En seguida empinó una botella y bebió con delicia. Salimos del pañol, y vi que no éramos nosotros solos los que visitaban aquel lugar, pues todo indicaba que un desordenado pillaje había ocurrido allí momentos antes.

Reparadas mis fuerzas, pude pensar en servir de algo, poniendo mano a las bombas o ayudando a los carpinteros. Trabajosamente se enmendaron algunas averías con auxilio de los ingleses, que vigilaban todo, y según después comprendí, no perdían de vista a algunos de nuestros marineros, porque temían que se sublevaran, represando el navío, en lo cual los enemigos demostraban más suspicacias que buen sentido, pues menester era haber perdido el juicio para intentar represar un buque en tal estado. Ello es que los casacones acudían a todas partes y no perdían movimiento alguno.

Entrada la noche, y hallándome transido de frío, abandoné la cubierta, donde apenas podía tenerme, y corría, además, el peligro de ser arrebatado por un golpe de mar, y me retiré a la cámara. Mi primera intención fue dormir un poco; pero ¿quién dormía en aquella noche?

En la cámara todo era confusión, lo mismo que en el combés. Los sanos asistían a los heridos, y éstos, molestados a la vez por sus dolores y por el movimiento del buque, que les impedía todo reposo, ofrecían tan triste aspecto, que a su vista era imposible entregarse al descanso. 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 ya más que su ataúd.

Los oficiales muertos eran: don Juan Cisniega, teniente de navío, el cual no tenía parentesco con mi amo, a pesar de la identidad de apellido; don Joaquín de Salas y don Juan Matute, también tenientes de navío; el teniente coronel de ejército don José Graullé; el teniente de fragata Urías y el guardia marina don Antonio de Bobadilla. Los marineros y soldados muertos, cuyos cadáveres yacían sin orden en las baterías y sobre cubierta, ascendían a la terrible suma de 400.

No olvidaré jamás el momento en que aquellos cuerpos fueron arrojados al mar por orden del oficial inglés que custodiaba el navío. Verificóse la triste ceremonia al amanecer del día 22, hora en que el temporal parece que arreció expreso para



aumentar la pavora de semejante escena. Sacados sobre cubierta los cuerpos de los oficiales, el cura rezó un responso a toda prisa, porque no era ocasión de andarse en dibujos, e inmediatamente se procedió al acto solemne. Envueltos en su bandera, y con una bala atada a los pies, fueron arrojados al mar, sin que esto, que ordinariamente hubiera producido en todos tristeza y consternación, conmoviera entonces a los que lo presenciaron. ¡Tan hechos estaban los ánimos a la desgracia, que el espectáculo de la muerte les era poco menos que indiferente! Las exequias del mar son más tristes que las de la tierra. Se da sepultura a un cadáver, y allí queda; las personas a quienes interesa saben que hay un rincón de tierra donde existen aquellos restos, y pueden marcarlos con una losa, con una cruz o con una piedra. Pero en el mar..., se arrojan los cuerpos en la movable inmensidad, y parece que dejan de existir en el momento de caer; la imaginación no puede seguirlos en su viaje al profundo abismo, y es difícil suponer que estén en alguna parte estando en el fondo del océano. Estas reflexiones hacía yo viendo cómo desaparecían los cuerpos de aquellos ilustres guerreros, un día antes llenos de vida, gloria de su patria y encanto de sus familias.

Los marineros muertos eran arrojados con menos ceremonia: la ordenanza manda que se los envuelva en el coy; pero en aquella ocasión no había tiempo para entretenerse en cumplir la ordenanza. A algunos se les amortajó como está mandado; pero la mayor parte fueron echados al mar sin ningún atavío y sin bala a los pies, por la sencilla razón de que no había para todos. Eran 400 aproximadamente, y a fin de terminar pronto la operación de darles sepultura, fue preciso que pusieran mano a la obra todos los hombres útiles que a bordo había para despachar más pronto. Muy a disgusto mío, tuve que ofrecer mi cooperación para tan triste servicio, y algunos cuerpos cayeron al mar soltados desde la borda por mi mano, puesta en ayuda de otras más vigorosas.

Entonces ocurrió un hecho, una coincidencia que me causó mucho terror. Un cadáver horriblemente desfigurado fue cogido entre dos marineros, y en el momento de levantarlo en alto, algunos de los circunstantes se permitieron groseras burlas, que en toda ocasión habrían sido importunas, y en aquel momento infames. No sé por qué el cuerpo de aquel desgraciado fue el único que les movió a perder con tal descaro el respeto a la muerte, y decían: "Ya las ha pagado todas juntas...; no volverá a hacer las suyas", y otras groserías del mismo jaez. Aquello me indignó; pero mi indignación se trocó en asombro y en un sentimiento indefinible, mezcla de respeto, de pena y de miedo, cuando, observando atentamente las facciones mutiladas de aquel cadáver, reconocí en él a mi tío... Cerré los ojos con espanto, y no los abrí hasta que el violento salpicar del agua no me indicó que había desaparecido para siempre ante la vista humana.

Aquel hombre había sido muy malo para mí, muy malo para su hermana; pero era mi pariente cercano, hermano de mi madre; la sangre que corría por mis venas era su sangre, y esa voz interna que nos incita a ser benévolos con las faltas de los nuestros, no podía permanecer callada después de la escena que pasó ante mis ojos. Al mismo tiempo, yo había podido reconocer en la cara ensangrentada de mi tío algunos rasgos fisonómicos de la cara de mi madre, y esto aumentó mi aflicción. En aquel momento no me acordé de que había sido un gran criminal, ni menos de las crueldades que usó conmigo durante mi infortunada niñez. Yo les aseguro a ustedes, y no dudo en decir esto, aunque sea en elogio mío, que le perdoné con toda mi alma y que elevé el pensamiento a Dios, pidiéndole que le perdonara todas sus culpas.

Después supe que se había portado heroicamente en el combate, sin que por esto alcanzara las simpatías de sus compañeros, quienes, reputándole como el más bellaco de los hombres, no tuvieron para él una palabra de afecto o conmiseración, ni

aun en el momento supremo en que toda falta se perdona, porque se supone al criminal dando cuenta de sus actos ante Dios.

Avanzado el día, intentó de nuevo el navío Prince remolcar al Santísima Trinidad; pero con tan mala fortuna como en la noche anterior. La situación no empeoraba, a pesar de que seguía el temporal con igual fuerza, pues se habían reparado muchas averías, y se creía que, una vez calmado el tiempo, podría salvarse el casco. Los ingleses tenían gran empeño en ello, porque querían llevar por trofeo a Gibraltar el más grande navío hasta entonces construido. Por esta razón trabajaban con tanto ahínco en las bombas noche y día, permitiéndonos descansar algún rato.

Durante todo el día 22, la mar se revolvía con frenesí, llevando y trayendo el casco del navío cual si fuera endeble lancha de pescadores; y aquella montaña de madera probaba la fuerte trabazón de sus sólidas cuadernas cuando no se rompían en mil pedazos al recibir el tremendo golpear de las olas. Había momentos en que, aplanándose el mar, parecía que el navío iba a hundirse para siempre; pero inflamándose la ola como al impulso de profundo torbellino, levantaba aquél su orgullosa proa, adornada con el león de Castilla, y entonces respirábamos con la esperanza de salvarnos.

Por todos lados descubríamos navíos dispersos, la mayor parte ingleses, no sin grandes averías y procurando todos alcanzar la costa para refugiarse. También los vimos españoles y franceses, unos desarbolados, otros remolcados por algún barco enemigo. Marcial reconoció en uno de éstos al San Ildefonso. Vimos flotando en el agua multitud de restos y despojos, como masteleros, cofas, lanchas rotas, escotillas, trozos de balconaje, portas y, por último, avistamos dos infelices marinos que, mal embarcados en un gran palo, eran llevados por las olas, y habrían perecido si los ingleses no corrieran al instante a darles auxilio. Traídos a bordo del Trinidad, volvieron a la vida, que, recobrada después de sentirse en los brazos de la muerte, equivale a nacer de nuevo.

El día pasó entre agonías y esperanzas: ya nos parecía que era indispensable el trasbordo a un buque inglés para salvarnos, ya creíamos posible conservar el nuestro. De todos modos, la idea de ser llevados a Gibraltar como prisioneros era terrible, si no para mí, para los hombres pundonorosos y obstinados como mi amo, cuyos padecimientos morales debieron de ser inauditos aquel día. Pero estas dolorosas alternativas cesaron por la tarde, y a la hora en que fue unánime la idea de que si no trasbordábamos pereceríamos todos en el buque, que ya tenía 15 pies de agua en la bodega. Uriarte y Cisneros recibieron aquella noticia con calma y serenidad, demostrando que no hallaban gran diferencia entre morir en la casa propia o ser prisioneros en la extraña. Acto continuo comenzó el trasbordo a la escasa luz del crepúsculo, lo cual no era cosa fácil, habiendo precisión de embarcar cerca de 300 heridos. La tripulación sana constaba de unos 500 hombres, cifra a que quedaron reducidos los 1 115 individuos de que se componía antes del combate.

Comenzó precipitadamente el trasbordo con las lanchas del Trinidad, las del Prince y las de otros tres buques de la escuadra inglesa. Diose la preferencia a los heridos; mas aunque se trató de evitarles toda molestia, fue imposible levantarles de donde estaban sin mortificarles, y algunos pedían con fuertes gritos que les dejaran tranquilos, prefiriendo la muerte a un viaje que recrudecía sus dolores. La premura no daba lugar a la compasión, y eran conducidos a las lanchas tan sin piedad, como arrojados al mar fueron los fríos cadáveres de sus compañeros.

El comandante Uriarte y el jefe de escuadra, Cisneros, se embarcaron en los botes de la oficialidad inglesa, y habiendo insistido a mi amo para que entrase también en

ellos, éste se negó resueltamente diciendo que deseaba ser el último en abandonar el Trinidad. Esto no dejó de contrariarme; porque, desvanecidos en mí los efluvios de patriotismo, que al principio me dieron cierto arrojo, no pensaba ya más que en salvar mi vida, y no era lo más a propósito para este noble fin el permanecer a bordo de un buque que se hundía por momentos.

Mis temores no fueron vanos, pues aún no estaba fuera la mitad de la tripulación, cuando un sordo rumor de alarma y pavor resonó en nuestro navío.

—¡Que nos vamos a pique!... ¡A las lanchas, a las lanchas! —exclamaron algunos, mientras, dominados todos por el instinto de conservación, corrían hacia la borda, buscando con ávidos ojos las lanchas que volvían.

Se abandonó todo trabajo; no se pensó más en los heridos, y muchos de éstos, sacados ya sobre cubierta, se arrastraban por ella con delirante extravío, buscando un portalón por donde arrojar al mar. Por las escotillas salía un lastimero clamor, que aún parece resonar en mi cerebro, helando la sangre en mis venas y erizando mis cabellos. Eran los heridos que quedaban en la primera batería, los cuales, sintiéndose anegados por el agua, que ya invadía aquel sitio, clamaban pidiendo socorro no sé si a Dios o a los hombres.

A éstos se lo pedían en vano, porque no pensaban sino en la propia salvación. Se arrojaban precipitadamente a las lanchas, y esta confusión en la lóbreguez de la noche entorpecía el trasbordo. Un solo hombre, impasible ante tan gran peligro, permanecía en el alcázar sin atender a lo que pasaba a su alrededor, y se paseaba preocupado y meditabundo, como si aquellas tablas donde ponía su pie no estuvieran solicitadas por el inmenso abismo. Era mi amo.

Corrí hacia él despavorido, y le dije:

—¡Señor, que nos ahogamos!

Don Alonso no me hizo caso, y aun creo, si la memoria no me es infiel, que sin abandonar su actitud pronunció palabras tan ajenas a la situación como éstas:

—¡¡Oh! Cómo se va a reír Paca cuando yo vuelva a casa después de esta gran derrota.

—¡Señor, que el barco se va a pique! exclamé de nuevo, no ya pintando el peligro, sino suplicando con gestos y voces.

Mi amo miró al mar, a las lanchas, a los hombres que, desesperados y ciegos, se lanzaban a ellas, y yo busqué con ansiosos ojos a Marcial, y le llamé con toda la fuerza de mis pulmones. Entonces paréceme que perdí la sensación de lo que ocurría, me aturdí, se nublaron mis ojos y no sé lo que pasó. Para contar cómo me salvé, no puedo fundarme sino en recuerdos muy vagos, semejantes a las imágenes de un sueño, pues, sin duda, el terror me quitó el conocimiento. Me parece que un marinero se acercó a don Alonso cuando yo le hablaba y le asió con sus vigorosos brazos. Yo mismo me sentí transportado, y cuando mi nublado espíritu se aclaró un poco, me vi en una lancha, recostado sobre las rodillas de mi amo, el cual tenía mi cabeza entre sus manos con paternal cariño. Marcial empuñaba la caña del timón; la lancha estaba llena de gente.

Alcé la vista y vi, como a cuatro o cinco varas de distancia, a mi derecha, el negro costado del navío, próximo a hundirse; por los portalones a que aún no había llegado



el agua salía una débil claridad, la de la lámpara encendida al anochecer, y que aún velaba, guardián incansable, sobre los restos del buque abandonado. También hirieron mis oídos alguno lamentos que salían por las troneras; eran los pobres heridos que no había sido posible salvar y se hallaban suspendidos sobre el abismo, mientras aquella triste luz les permitía mirarse, comunicándose con los ojos la angustia de los corazones.

Mi imaginación se trasladó de nuevo al interior del buque: una pulgada de agua faltaba no más para romper el endeble equilibrio que aún le sostenía. ¡Cómo presenciarían aquellos infelices el crecimiento de la inundación! ¡Qué dirían en aquel momento terrible! Y si vieron a los que huían en las lanchas, si sintieron el chasquido de los remos, ¡con cuánta amargura gemirían sus almas atribuladas! Pero también es cierto que aquel atroz martirio las purificó de toda culpa, y que la misericordia de Dios llenó todo el ámbito del navío en el momento de sumergirse para siempre.

La lancha se alejó; yo seguí viendo aquella gran masa informe, aunque sospecho que era mi fantasía, no mis ojos, la que miraba el Trinidad en la oscuridad de la noche, y hasta creí distinguir en el negro cielo un gran brazo que descendía hasta la superficie de las aguas. Fue, sin duda, la imagen de mis pensamientos, reproducida por los sentidos.

### XIII

La lancha se dirigió..., ¿adónde? Ni el mismo Marcial sabía adónde nos dirigíamos. La oscuridad era tan fuerte, que perdimos de vista las demás lanchas, y las luces del navío Prince se desvanecieron tras la niebla, como si un soplo las hubiera extinguido. Las olas eran tan gruesas y el vendaval tan recio, que la débil embarcación avanzaba muy poco, y gracias a una hábil dirección no zozobró más de una vez. Todos callábamos, y los más fijaban una triste mirada en el sitio donde se suponía que nuestros compañeros abandonados luchaban en aquel instante con la muerte en espantosa agonía.

No acabó aquella travesía sin hacer, conforme a mi costumbre, algunas reflexiones, que bien puedo aventurarme a llamar filosóficas. Alguien se reirá de un filósofo de catorce años; pero yo no me turbaré ante las burlas, y tendré el atrevimiento de escribir aquí mis reflexiones de entonces. Los niños también suelen pensar grandes cosas; y en aquella ocasión, ante aquel espectáculo, ¿qué cerebro, como no fuera el de un idiota, podría permanecer en calma?

Pues bien: en nuestras lanchas iban españoles e ingleses, aunque era mayor el número de los primeros, y era curioso observar cómo fraternizaban, amparándose unos a otros en el común peligro, sin recordar que el día anterior se mataban en horrenda lucha, más parecidos a fieras que a hombres. Yo miraba a los ingleses, remando con tanta decisión como los nuestros; yo observaba en sus semblantes las mismas señales de terror o de esperanza, y, sobre todo, la expresión propia del santo sentimiento de humanidad y caridad, que era el móvil de unos y otros. Con estos pensamientos, decía para mí: "¿Para qué son las guerras, Dios mío? ¿Por qué estos hombres no han de ser amigos en todas las ocasiones de la vida, como lo son en las de peligro? Esto que veo, ¿no prueba que todos los hombres son hermanos?"

Pero venía de improviso, a cortar estas consideraciones, la idea de nacionalidad, aquel sistema de islas que yo había forjado, y entonces decía: "Pero ya; esto de que las islas han de querer quitarse unas a otras algún pedazo de tierra, lo echa todo a perder, y, sin duda, en todas ellas debe de haber hombres muy malos, que son los que arman las guerras para su provecho particular, bien porque son ambiciosos y quieren mandar, bien porque son avaros y anhelan ser ricos. Estos hombres malos son los que engañan a los demás, a todos estos infelices que van a pelear; y para que el engaño sea completo, les impulsan a odiar a otras naciones; siembran la discordia, fomentan la envidia, y aquí tienen ustedes el resultado. Yo estoy seguro —añadí— de que esto no puede durar; apuesto doble contra sencillo a que dentro de poco los hombres de unas y otras islas se han de convencer de que hacen un gran disparate armando tan terribles guerras, y llegará un día en que se abrazarán, conviniendo todos en no formar más que una sola familia."

Así pensaba yo. Después de esto he vivido setenta años, y no he visto llegar ese día.

La lancha avanzaba, trabajosamente, por el tempestuoso mar. Yo creo que Marcial, si mi amo se lo hubiera permitido, habría consumado la siguiente hazaña: echar al agua a los ingleses y poner la proa a Cádiz o a la costa, aun con la probabilidad casi ineludible de perecer ahogados en la travesía. Algo de esto me parece que indicó a mi amo, hablándole quedamente al oído, y don Alonso debió de darle una lección de caballerosidad, porque le oí decir:

—Somos prisioneros, Marcial; somos prisioneros.

Lo peor del caso es que no divisábamos ningún barco. El Prince se había apartado de donde estaba; ninguna luz nos indicaba la presencia de un buque enemigo. Por último, divisamos una, y un rato después, la mole confusa de un navío que corría el temporal por barlovento y aparecía en dirección contraria a la nuestra. Unos le creyeron francés; otros, inglés, y Marcial sostuvo que era español. Forzaron los remeros, y no sin gran trabajo llegamos a ponernos al habla.

—¡Ah del navío! —gritaron los nuestros.

Al punto contestaron en español.

Es el San Agustín dijo Marcial.

El San Agustín se ha ido a pique —contestó don Alonso. Me parece que será el Santa Ana, que también está apresado.

Efectivamente, al acercarnos, todos reconocieron al Santa Ana, mandado en el combate por el teniente general Alava. Al punto, los ingleses que lo custodiaban dispusieron prestarnos auxilio, y no tardamos en hallarnos todos sanos y salvos sobre cubierta.

El Santa Ana, navío de 112 cañones, había sufrido también grandes averías, aunque no tan graves como las del Santísima Trinidad; y si bien estaba desarbolado de todos sus palos y sin timón, el casco no se conservaba mal. El Santa Ana vivió once años más después de Trafalgar, y aún habría vivido más si, por falta de carena, no se hubiera ido a pique en la bahía de La Habana en 1816. Su acción en las jornadas que refiero fue gloriosísima. Mandábalo, como he dicho, el teniente general Alava, jefe de la vanguardia, que, trocado el orden de batalla, vino a quedar a retaguardia. Ya saben ustedes que la columna mandada por Collingwood se dirigió a combatir la retaguardia, mientras Nelson marchó contra el centro. El Santa Ana, amparado sólo por el Fougueux, francés, tuvo que batirse con el Royal Sovereign y otros cuatro ingleses; y a pesar de la desigualdad de fuerzas, tanto padecieron los unos como los otros, siendo el navío de Collingwood el primero que quedó fuera de combate, por lo cual tuvo aquél que trasladarse a la fragata Eurygalus. Según allí refirieron, la lucha había sido horrorosa, y los dos poderosos navíos, cuyos penoles se tocaban, estuvieron destrozándose por espacio de seis horas, hasta que, herido el general Alava, herido el comandante Gardoqui, muertos cinco oficiales y 97 marineros, con más de 150 heridos, tuvo que rendirse el Santa Ana. Apresado por los ingleses, era casi imposible manejarlo a causa del mal estado y del furioso vendaval que se desencadenó en la noche del 21; así es que cuando entramos en él se encontraba en situación bien crítica, aunque no desesperada, y flotaba a merced de las olas, sin poder tomar dirección alguna.

Desde luego me sirvió de consuelo el ver que los semblantes de toda aquella gente revelaban el temor de una próxima muerte. Estaban tristes y tranquilos, soportando con gravedad la pena del vencimiento y el bochorno de hallarse prisioneros. Un detalle advertí también que llamó mi atención, y fue que los oficiales ingleses que custodiaban el buque no eran, ni con mucho, tan complacientes y bondadosos como los que desempeñaron igual cargo a bordo del Trinidad. Por el contrario, eran los del Santa Ana unos caballeros muy foscos y antipáticos, y mortificaban con exceso a los nuestros, exagerando su propia autoridad y poniendo reparos a todo con suma impertinencia. Esto parecía disgustar mucho a la tripulación prisionera, especialmente



a la marinería, y hasta me pareció advertir murmullos alarmantes, que no habrían sido muy tranquilizadores para los ingleses si éstos los hubieran oído.

Por lo demás, no quiero referir incidentes de la navegación de aquella noche, si puede llamarse navegación el vagar a la ventura, a merced de las olas, sin velamen ni timón. No quiero, pues, fastidiar a mis lectores repitiendo hechos que ya presenciábamos a bordo del Trinidad, y paso a contarles otros enteramente nuevos y que sorprenderán a ustedes tanto como me sorprendieron a mí.

Yo había perdido mi afición a andar por el combés y alcázar de proa, y así, desde que me encontré a bordo del Santa Ana, me refugié con mi amo en la cámara, donde pude descansar un poco y alimentarme, pues de ambas cosas estaba muy necesitado. Había allí, sin embargo, muchos heridos a quienes era preciso curar, y esta ocupación, muy grata para mí, no me permitió todo el reposo que mi agobiado cuerpo exigía. Hallábame ocupado en poner a don Alonso una venda en el brazo cuando sentí que apoyaban una mano en mi hombro; me volví y encaré con un joven alto, embozado en luengo capote azul, y al pronto, como suele suceder, no le reconocí; mas contemplándole con atención por espacio de algunos segundos, lancé una exclamación de asombro; era el joven don Rafael Malespina, novio de mi amita.

Abrazóle don Alonso con mucho cariño, y él se sentó a nuestro lado. Estaba herido en una mano, y tan pálido por la fatiga y la pérdida de la sangre, que la demacración le desfiguraba completamente el rostro. Su presencia produjo en mi espíritu sensaciones muy raras, y he de confesarlas todas, aunque alguna de ellas me haga poco favor. Al punto experimenté cierta alegría, viendo a una persona conocida que había salido ilesa del horroroso luchar; un instante después, el odio antiguo que aquel sujeto me inspiraba se despertó en mi pecho como dolor adormecido que vuelve a mortificarnos tras un periodo de alivio. Con vergüenza lo confieso: sentí cierta pena de verle sano y salvo; pero diré también en descargo mío, que aquella pena fue una sensación momentánea y fugaz como un relámpago, verdadero relámpago negro que oscureció mi alma, o, mejor dicho, leve eclipse de la luz de mi conciencia, que no tardó en brillar con esplendorosa claridad.

La parte perversa de mi individuo me dominó un instante; en un instante también supe acallarla, acorralándola en el fondo de mi ser. ¿Podrán todos decir lo mismo?

Después de este combate moral, vi a Malespina con gozo porque estaba vivo, y con lástima porque estaba herido; y aún recuerdo con orgullo que hice esfuerzos para demostrarle estos dos sentimientos. ¡Pobre amita mía! ¡Cuán grande había de ser su angustia en aquellos momentos! Mi corazón concluía siempre por llenarse de bondad; yo hubiera corrido a Vejer para decirle: "Señorita doña Rosa, vuestro don Rafael está bueno y sano.

El pobre Malespina había sido transportado al Santa Ana desde el Nepomuceno, navío apresado también, donde era tal el número de heridos, que fue preciso, según dijo, repartirlos para que no perecieran todos de abandono. En cuanto suegro y yerno cambiaron los primeros saludos, consagrandos algunas palabras a las familias ausentes, la conversación recayó sobre la batalla. Mi amo contó lo ocurrido en el Santísima Trinidad, y después añadió:

—Pero nadie me dice a punto fijo dónde está Gravina. ¿Ha caído prisionero, o se retiró a Cádiz?

—El general —contestó Malespina— sostuvo un horroroso fuego contra el Defiance y el Revenge. Le auxiliaron el Neptune, francés, y el San Ildefonso y el San Justo,

nuestros; pero las fuerzas de los enemigos se duplicaron con la ayuda del Dreadnought, del Thunderer y del Poliphemus, después de lo cual fue imposible toda resistencia. Hallándose el Príncipe de Asturias con todas las jarcias cortadas, sin palos, acribillado a balazos, y habiendo caído herido el general Gravina, y su mayor general, Escaño, resolvieron abandonar la lucha, porque toda resistencia era insensata y la batalla estaba perdida. En un resto de arboladura puso Gravina la señal de retirada, y acompañado del San Justo, el San Leandro, el Montañés, el Indomptable, el Neptune y el Argonauta, se dirigió a Cádiz, con la pena de no haber podido rescatar el San Ildefonso, que ha quedado en poder de los enemigos.

—Cuénteme usted lo que ha pasado en el Nepomuceno —dijo mi amo con el mayor interés—. Aún me cuesta trabajo creer que ha muerto Churruca, y a pesar de que todos lo dan como cosa cierta, yo tengo la creencia de que aquel hombre divino ha de estar vivo en alguna parte.

Malespina dijo que, desgraciadamente, él había presenciado la muerte de Churruca, y prometió contarle puntualmente. Formaron corro en torno suyo algunos oficiales, y yo, más curioso que ellos, me volví todo oídos para no perder una sílaba.

—Desde que salimos de Cádiz —dijo Malespina—, Churruca tenía el presentimiento de este gran desastre. Él había opinado contra la salida, porque conocía la inferioridad de nuestras fuerzas, y, además, confiaba poco en la inteligencia del jefe Villeneuve. Todos sus pronósticos han salido ciertos; todos, hasta el de su muerte, pues es indudable que la presentía, seguro como estaba de no alcanzar la victoria. El 19 dijo a su cuñado Apodaca: "Antes que rendir mi navío, lo he de volar o echar a pique. Este es el deber de los que sirven al rey y a la Patria." El mismo día escribió a un amigo suyo, diciéndole: "Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto."

"Ya se conocía en la grave tristeza de su semblante que preveía un desastroso resultado. Yo creo que esta certeza y la imposibilidad material de evitarlo, sintiéndose con fuerzas para ello, perturbaron profundamente su alma, capaz de las grandes acciones, así como de los grandes pensamientos.

"Churruca era hombre religioso, porque era un hombre superior. El 21, a las once de la mañana, mandó subir toda la tropa y marinería; hizo que se pusieran de rodillas, y dijo al capellán con solemne acento: 'Cumpla usted, padre, con su ministerio y absuelva a esos valientes, que ignoran lo que les espera en el combate. Concluida la ceremonia religiosa, les mandó poner en pie, y, hablando en tono persuasivo y firme, exclamó: ¡Hijos míos, en nombre de Dios prometo la bienaventuranza al que muera cumpliendo con sus deberes! Si alguno faltase a ellos, le haré fusilar inmediatamente, y si escapase a mis miradas o a las de los valientes oficiales que tengo el honor de mandar, sus remordimientos le seguirán mientras arrastre el resto de sus días, miserable y desgraciado.'

"Esta arenga, tan elocuente como sencilla, que hermanaba el cumplimiento del deber militar con la idea religiosa, causó entusiasmo en toda la dotación del Nepomuceno. ¡Qué lástima de valor! Todo se perdió como un tesoro que cae al fondo del mar. Avistados los ingleses, Churruca vio con el mayor desagrado las primeras maniobras dispuestas por Villeneuve, y cuando éste hizo señales de que la escuadra virase en redondo, lo cual, como todos saben, desconcertó el orden de batalla, manifestó a su segundo que ya consideraba perdida la acción con tan torpe estrategia. Desde luego comprendió el aventurado plan de Nelson, que consistía en cortar nuestra línea por el centro y retaguardia, envolviendo la escuadra combinada y

batiendo parcialmente sus buques, en tal disposición, que éstos no pudieran prestarse auxilio.

"El Nepomuceno vino a quedar al extremo de la línea. Rompióse el fuego entre el Santa Ana y Royal Sovereign, y sucesivamente, todos los navíos fueron entrando en el combate. Cinco navíos ingleses de la división de Collingwood se dirigieron contra el San Juan; pero dos de ellos siguieron adelante, y Churruca no tuvo que hacer frente más que a fuerzas triples.

"Nos sostuvimos enérgicamente contra tan superiores enemigos hasta las dos de la tarde, sufriendo mucho, pero devolviendo doble estrago a nuestros contrarios. El grande espíritu de nuestro heroico jefe parecía haberse comunicado a soldados y marineros, y las maniobras, así como los disparos, se hacían con una prontitud pasmosa. La gente de leva se había educado en el heroísmo, sin más que dos horas de aprendizaje, y nuestro navío, por su defensa gloriosa, no sólo era el terror, sino el asombro de los ingleses.

"Éstos necesitaron nuevos refuerzos: necesitaron seis contra uno. Volvieron los dos navíos que nos habían atacado primero, y el Dreadnought se puso al costado del San Juan para batirnos a medio tiro de pistola. Figúrense ustedes el fuego de estos seis colosos vomitando balas y metralla sobre un buque de 74 cañones. Parecía que nuestro navío se agrandaba, creciendo en tamaño, conforme crecía el arrojado de sus defensores. Las proporciones gigantescas que tomaban las almas parecía que las tomaban también los cuerpos, y al ver cómo infundíamos pavor a fuerzas seis veces superiores, nos creíamos algo más que hombres.

"Entretanto, Churruca, que era nuestro pensamiento, dirigía la acción con serenidad asombrosa. Comprendiendo que la destreza había de suplir a la fuerza, economizaba los tiros y lo fiaba todo a la buena puntería, consiguiendo así que cada bala hiciera un estrago positivo en los enemigos. A todo atendía, todo lo disponía, y la metralla y las balas corrían sobre su cabeza sin que ni una sola vez se inmutara. Aquel hombre, débil y enfermizo, cuyo hermoso y triste semblante no parecía nacido para arrostrar escenas tan espantosas, nos infundía a todos misterioso ardor sólo con el rayo de su mirada.

"Pero Dios no quiso que saliera vivo de la terrible porfía. Viendo que no era posible hostilizar a un navío que por la proa molestaba al San Juan impunemente, fue él mismo a apuntar el cañón y logró desarbolar al contrario. Volvía al alcázar de popa, cuando una bala de cañón le alcanzó en la pierna derecha, con tal acierto, que casi se le desprendió del modo más doloroso por la parte alta del muslo. Corrimos a sostenerlo, y el héroe cayó en mis brazos. ¡Qué horrible momento! Aún me parece que siento bajo mi mano el violento palpitante de un corazón que hasta en aquel instante terrible no latía sino por la Patria. Su decaimiento físico fue rapidísimo: le vi esforzándose por erigir la cabeza, que se le inclinaba sobre el pecho; le vi tratando de reanimar con una sonrisa su semblante, cubierto ya de mortal palidez, mientras, con voz apenas alterada, exclamó: 'Esto no es nada. Siga el fuego.'

"Su espíritu se rebelaba contra la muerte, disimulando el fuerte dolor de un cuerpo mutilado, cuyas postreras palpaciones se extinguían de segundo en segundo. Tratamos de bajarle a la cámara, pero no fue posible arrancarle del alcázar. Al fin, cediendo a nuestros ruegos, comprendió que era preciso abandonar el mando. Llamó a Moyna, su segundo, y le dijeron que había muerto; llamó al comandante de la primera batería, y éste, aunque gravemente herido, subió al alcázar y tomó posesión del mando. Desde aquel momento, la tripulación se achicó: de gigante se convirtió en enano; desapareció el valor, y comprendimos que era indispensable rendirse. La



consternación de que yo estaba poseído desde que recibí en mis brazos al héroe del San Juan no me impidió observar el terrible efecto causado en los ánimos de todos por aquella desgracia. Como si una repentina parálisis moral y física hubiera invadido a la tripulación, así se quedaron todos helados y mudos, sin que el dolor ocasionado por la pérdida de hombre tan querido diera lugar al bochorno de la rendición.

"La mitad de la gente estaba muerta o herida; la mayor parte de los cañones, desmontados, la arboladura, excepto el palo de trinquete, había caído, y el timón no funcionaba. En tan lamentable estado, aún se quiso hacer un esfuerzo para seguir al Príncipe de Asturias, que había izado la señal de retirada; pero el Nepomuceno, herido de muerte, no pudo gobernar en dirección alguna. Y a pesar de la ruina y destrozo del buque, a pesar del desmayo de la tripulación, a pesar de concurrir en nuestro daño circunstancias tan desfavorables, ninguno de los seis navíos ingleses se atrevió a intentar un abordaje. Temían a nuestro navío, aun después de vencerlo.

"Churruca, en el paroxismo de su agonía, mandaba clavar la bandera y que no se rindiera el navío mientras él viviese. El plazo no podía menos de ser, desgraciadamente, muy corto, porque Churruca se moría a toda prisa, y cuantos le asistíamos nos asombrábamos de que alentara todavía un cuerpo en tal estado, y era que le conservaba así la fuerza del espíritu, apegado con irresistible empeño a la vida, porque para él en aquella ocasión vivir era un deber. No perdió el conocimiento hasta los últimos instantes; no se quejó de sus dolores ni mostró pesar por su fin cercano; antes bien, todo su empeño consistía, sobre todo, en que la oficialidad no conociera la gravedad de su estado y en que ninguno faltase a su deber. Dio las gracias a la tripulación por su heroico comportamiento; dirigió algunas palabras a su cuñado Ruiz de Apodaca, y después de consagrar un recuerdo a su joven esposa y de elevar el pensamiento a Dios, cuyo nombre oímos pronunciado varias veces tenuemente por sus secos labios, expiró con la tranquilidad de los justos y la entereza de los héroes, sin la satisfacción de la victoria, pero también sin el resentimiento del vencido, asociando el deber a la dignidad y haciendo de la disciplina una religión; firme como militar, sereno como hombre, sin pronunciar una queja ni acusar a nadie, con tanta dignidad en la muerte como en la vida. Nosotros contemplábamos su cadáver, aún caliente, y nos parecía mentira; creíamos que había de despertar para mandarnos de nuevo, y tuvimos para llorarle menos entereza que él para morir, pues al expirar se llevó todo el valor, todo el entusiasmo que nos había infundido.

"Rindióse el San Juan, y cuando subieron a bordo los oficiales de las seis naves que lo habían destrozado, cada uno pretendía para sí el honor de recibir la espada del brigadier muerto. Todos decían: 'Se ha rendido a mi navío', y por un instante disputaron, reclamando el honor de la victoria para uno u otro de los buques a que pertenecían. Quisieron que el comandante accidental del San Juan decidiera la cuestión, diciendo a cuál de los navíos ingleses se había rendido, y aquél respondió:

'A todos, que a uno solo jamás se hubiera rendido el San Juan.'

"Ante el cadáver del malogrado Churruca, los ingleses, que le conocían por la fama de su valor y entendimiento, mostraron gran pena, y uno de ellos dijo esto o cosa parecida: 'Varones ilustres como éste no debían estar expuestos a los azares de un combate, y sí conservados para los progresos de la ciencia de la navegación. Luego dispusieron que las exequias se hicieran formando la tropa y marinería inglesa al lado de la española, y en todos sus actos se mostraron caballeros, magnánimos y generosos.

"El número de heridos a bordo del San Juan era tan considerable, que nos transportaron a otros barcos suyos o prisioneros. A mí me tocó pasar a éste, que ha

sido de los más maltratados; pero ellos cuentan poderlo remolcar a Gibraltar antes que ningún otro, ya que no pueden llevarse al Trinidad, el mayor y el más apeteído de nuestros navíos."

Aquí terminó Malespina, el cual fue oído con viva atención durante el relato de lo que había presenciado. Por lo que oí, pude comprender que a bordo de cada navío había ocurrido una tragedia tan espantosa como la que yo mismo había presenciado, y dije para mí: "¡Cuánto desastre, Santo Dios, causado por las torpezas de un solo hombre!"

Y aunque yo era entonces un chiquillo, recuerdo que pensé lo siguiente: "Un hombre tonto no es capaz de hacer en ningún momento de su vida los disparates que hacen a veces las naciones dirigidas por centenares de hombres de talento."

## XIV

Buena parte de la noche se pasó con la relación de Malespina y de otros oficiales. El interés de aquellas narraciones me mantuvo despierto y tan excitado, que ni aun mucho después pude conciliar el sueño. No podía apartar de mi memoria la imagen de Churruca, tal y como le vi, bueno y sano, en casa de doña Flora. Y, en efecto, en aquella ocasión me había causado sorpresa la intensa tristeza que expresaba el semblante del ilustre marino, como si presagiara su doloroso y cercano fin. Aquella noble vida se había extinguido a los cuarenta y cuatro años de edad, después de veintinueve de honrosos servicios en la Armada como sabio, como militar y como navegante, pues todo lo era Churruca, además de perfecto caballero.

En éstas y otras cosas pensaba yo, cuando, al fin, mi cuerpo se rindió a la fatiga y me quedé dormido al amanecer del 23, habiendo vencido mi naturaleza juvenil a mi curiosidad. Durante el sueño, que debió ser largo y no tranquilo, antes bien, agitado por las imágenes y pesadillas propias de la excitación de mi cerebro, sentía el estruendo de los cañonazos, las voces de la batalla, el ruido de las agitadas olas. Al mismo tiempo soñaba que yo disparaba las piezas, que subía a la arboladura, que recorría las baterías, alentando a los artilleros, y hasta que mandaba la maniobra en el alcázar de popa como un almirante. Excuso decir que en aquel reñido combate, forjado dentro de mi propio cerebro, derroté a todos los ingleses habidos y por haber con más facilidad que si sus barcos fueran de cartón, y de miga de pan sus balas. Yo tenía bajo mi insignia como unos mil navíos, mayores todos que el Trinidad, y se movían a mi antojo con tanta precisión como los juguetes con que mis amigos y yo nos divertíamos en los charcos de la Caleta.

Mas, al fin, todas estas glorias se desvanecieron; lo cual, siendo como eran puramente soñadas, nada tiene de extraño, cuando vemos que también las reales se desvanecen. Todo se acabó cuando abrí los ojos y advertí mi pequeñez, asociada con la magnitud de los desastres a que había asistido. Pero, ¡cosa singular!, despierto, sentí también cañonazos; sentí el espantoso rumor de la refriega y gritos que anunciaban una gran actividad en la tripulación. Creí soñar todavía; me incorporé en el canapé donde había dormido, atendí con todo cuidado, y, en efecto, un atronador grito de "¿Viva el rey!" hirió mis oídos, no dejándome duda de que el navío Santa Ana se estaba batiendo de nuevo.

Salí fuera, y pude hacerme cargo de la situación. El tiempo había calmado bastante; por barlovento se veían algunos navíos desmantelados, y dos de ellos, ingleses, hacían fuego sobre el Santa Ana, que se defendía al amparo de otros dos, un español y un francés. No me explicaba aquel cambio repentino en nuestra situación de prisioneros; miré a popa y vi nuestra bandera flotando, en lugar de la inglesa. ¿Qué había pasado, o mejor, qué pasaba?

En el alcázar de popa estaba uno que comprendí era el general Alava y, aunque herido en varias partes de su cuerpo, mostraba fuerzas bastantes para dirigir aquel segundo combate, destinado quizás a hacer olvidar, respecto al Santa Ana, las desventuras del primero. Los oficiales alentaban a la marinería; ésta cargaba y disparaba las piezas que habían quedado servibles, mientras algunos se ocupaban en custodiar, teniéndoles a raya, a los ingleses, que habían sido desarmados y acorralados en el primer entrepunte. Los oficiales de esta nación, que antes eran nuestros guardianes, se habían convertido en prisioneros.



Todo lo comprendí. El heroico comandante del Santa Ana, don Ignacio M. de Alava, viendo que se aproximaban algunos navíos españoles salidos de Cádiz con objeto de represar los buques prisioneros y salvar a la tripulación de los próximos a naufragar, se dirigió con lenguaje patriótico a su abatida tripulación. Ésta respondió a la voz de su jefe con un supremo esfuerzo; obligaron a rendirse a los ingleses que custodiaban el barco, enarbolaron de nuevo la bandera española, y el Santa Ana quedó libre, aunque comprometido en nueva lucha, más peligrosa quizás que la primera.

Este singular atrevimiento, uno de los episodios más honrosos de la jornada de Trafalgar, se llevó a cabo en un buque desarbolado, sin timón, con la mitad de su gente muerta o herida, y el resto en una situación moral y física enteramente lamentable. Preciso fue, una vez consumado aquel acto, arrostrar sus consecuencias: dos navíos ingleses, también muy malparados, hacían fuego sobre el Santa Ana; pero éste era socorrido oportunamente por el Asís, el Montañés y el Rayo, tres de los que se retiraron con Gravina el día 21, y que habían vuelto a salir para rescatar a los apresados. Aquellos nobles inválidos trabaron nueva y desesperada lucha, quizás con más coraje que la primera, porque las heridas no restañadas avivan la furia en el alma de los combatientes y éstos parece que riñen con más ardor, porque tienen menos vida que perder.

Las peripecias todas del terrible día 21 se renovaron a mis ojos; el entusiasmo era grande, pero la gente escasa, por lo cual fue preciso duplicar el esfuerzo. Sensible es que hecho tan heroico no haya ocupado en nuestra historia más que una breve página, si bien es verdad que, junto al gran suceso que hoy se conoce con el nombre de Combate de Trafalgar, estos episodios se achican y casi desaparecen como débiles resplandores en una horrenda noche.

Entonces presencié un hecho que me hizo derramar lágrimas. No encontrando a mi amo por ninguna parte, temiendo que corriera algún peligro, bajé a la primera batería y le hallé ocupado en apuntar un cañón. Su mano trémula había recogido el botafuego de las de un marinero herido, y con la debilitada vista de su ojo derecho buscaba el infeliz el punto adonde quería mandar la bala. Cuando la pieza se disparó, se volvió hacia mí, trémulo de gozo, y con voz que apenas pude entender me dijo:

—¡Ah! Ahora Paca no se reirá de mí. ¡Entraremos triunfantes en Cádiz!

En resumen: la lucha terminó felizmente, porque los ingleses comprendieron la imposibilidad de represar al Santa Ana, a quien favorecían, a más de los tres navíos indicados, otros dos franceses y una fragata, que llegaron en lo más recio de la pelea.

Estábamos libres de la manera más gloriosa; pero, en el punto en que concluyó aquella hazaña, comenzó a verse claro el peligro en que nos encontrábamos, pues el Santa Ana debía ser remolcado hasta Cádiz, a causa del mal estado de su casco. La fragata francesa Themis echó un cable y puso proa al norte; pero ¿qué fuerza podía tener aquel barco para remolcar otro tan pesado como el Santa Ana, y que sólo podía ayudarse con las velas desgarradas que quedaban en el palo del trinquete? Los navíos que nos habían rescatado, esto es, el Rayo, el Montañés y el San Francisco de Asís, quisieron llevar más adelante su proeza, y forzaron de vela para rescatar también al San Juan y al Bahama, que iban marinados por los ingleses. Nos quedamos, pues, solos, sin más amparo que el de la fragata que nos arrastraba, niño que conducía a un gigante. ¿Qué sería de nosotros si los ingleses, como era de suponer, se reponían de su descalabro y volvían con nuevos refuerzos a perseguirnos? En tanto, parece que la Providencia nos favorecía, pues el viento,

propicio a la marcha que llevábamos, impulsaba a nuestra fragata, y tras ella, conducido amorosamente, el navío se acercaba a Cádiz.

Cinco leguas nos separaban del puerto.

¡Qué indecible satisfacción! Pronto concluirían nuestras penas; pronto pondríamos el pie en nuestro suelo, y si llevábamos la noticia de grandes desastres, también llevábamos la felicidad a muchos corazones que padecían mortal angustia, creyendo perdidos para siempre a los que volvían con vida y con salud.

La intrepidez de los navíos españoles no tuvo más éxito que el rescate del Santa Ana, pues les cargó el tiempo y tuvieron que retroceder sin poder dar caza a los navíos ingleses que custodiaban al San Juan, al Bahama y al San Ildefonso. Aún distábamos cuatro leguas del término de nuestro viaje cuando los vimos retroceder. El vendaval había arreciado, y fue opinión general a bordo del Santa Ana que si tardábamos en llegar pasaríamos muy mal rato. Nuevos y más terribles apuros. Otra vez la esperanza perdida a la vista del puerto, y cuando unos cuantos pasos más sobre el terrible elemento nos habrían puesto en completa seguridad dentro de la bahía.

A todas éstas se venía la noche encima con malísimo aspecto: el cielo, cargado de nubes negras, parecía haberse aplanado sobre el mar, y las exhalaciones eléctricas, que lo inflamaban con breves intervalos, daban al crepúsculo un tinte pavoroso. La mar, cada vez más turbulenta, furia aún no aplacada con tanta víctima, bramaba con ira, y su insaciable voracidad pedía mayor número de presas. Los despojos de la más numerosa escuadra que por aquel tiempo había desafiado su furor, juntamente con el de los enemigos, no se escapaban a la cólera del elemento, irritado como un dios antiguo, sin compasión hasta el último instante, tan cruel ante la fortuna como ante la desdicha.

Yo observé señales de profunda tristeza lo mismo en el semblante de mi amo que en el del general Alava, quien, a pesar de sus heridas, estaba en todo, y mandaba hacer señales a la fragata Themis para que acelerase su marcha, si era posible. Lejos de corresponder a su justa impaciencia, nuestra remolcadora se preparaba a tomar rizos y a cargar muchas de sus velas para aguantar mejor el furioso levante. Yo participé de la general tristeza, y en mis adentros consideraba cuán fácilmente se burla el destino de nuestras previsiones mejor fundadas, y con cuánta rapidez se pasaba de la mayor suerte a la última desgracia. Pero allí estábamos sobre el mar, emblema majestuoso de la humana vida. Un poco de viento le transforma; la ola mansa que golpea el buque con blando azote se trueca en montaña líquida que le quebranta y le sacude; el grato sonido que forman durante la bonanza las leves ondulaciones del agua, es luego una voz que se enronquece y grita, injuriando a la frágil embarcación; y ésta, despeñada, se sumerge sintiendo que le falta el sostén de su quilla, para levantarse luego lanzada hacia arriba por la ola que sube. Un día sereno trae espantosa noche, o, por el contrario, una luna que hermosea el espacio y serena el espíritu suele preceder a un sol terrible, ante cuya claridad la naturaleza se descompone con formidable trastorno.

Nosotros experimentábamos la desdicha de estas alternativas, y, además, la que proviene de las propias obras del hombre. Tras un combate habíamos sufrido un naufragio; salvados de éste, nos vimos nuevamente empeñados en una lucha, que fue afortunada, y luego, cuando nos creímos al fin de tantas penas, cuando saludábamos a Cádiz, llenos de alegría, nos vimos de nuevo en poder de la tempestad, que hacia fuera nos atraía, ansiosa de rematarnos. Esta serie de desventuras parecía absurda, ¿no es verdad? Era como la cruel aberración de una divinidad empeñada en causar

todo el mal posible a seres extraviados...; pero no; era la lógica del mar, unida a la lógica de la guerra. Asociados estos dos elementos terribles, ¿no es un imbécil el que se asombre de verles engendrar las mayores desventuras?

Una nueva circunstancia aumentó para mí y para mi amo las tristezas de aquella tarde. Desde que se rescató el Santa Ana no habíamos visto al joven Malespina. Por último, después de buscarle mucho, le encontré acurrucado en uno de los canapés de la cámara.

Acerquéme a él y le vi muy demudado; le interrogué, y no pudo contestarme. Quiso levantarse y volvió a caer sin aliento.

—¡Está usted herido! —dije—. Llamaré para que le curen.

—No es nada —contestó—. ¿Querrás traerme un poco de agua?

Al punto llamé a mi amo.

—¿Qué es eso? ¿La herida de la mano? preguntó éste examinando al joven.

—No; es algo más —repuso don Rafael con tristeza, y señaló a su costado derecho, cerca de la cintura.

Luego, como si el esfuerzo empleado en mostrar su herida y en decir aquellas pocas palabras fuera excesivo para su naturaleza debilitada, cerró los ojos y quedó sin habla ni movimiento por algún tiempo.

—¡Oh! Esto parece grave —dijo don Alonso con desaliento.

—¡Y más que grave! —añadió un cirujano que había acudido a examinarle.

Malespina, poseído de profunda tristeza al verse en tal estado, y creyendo que no había remedio para él, ni siquiera dio cuenta de su herida y se retiró a aquel sitio, donde le detuvieron sus pensamientos y sus recuerdos. Creyéndose próximo a morir, se negaba a que se le hiciera la cura. El cirujano dijo que, aunque grave, la herida no parecía mortal; pero añadió que si no llegábamos a Cádiz aquella noche, para que fuese convenientemente asistido en tierra, la vida de aquél, así como la de otros heridos, corría gran peligro. El Santa Ana había tenido en el combate del 21, 97 muertos y 140 heridos; se habían agotado los recursos de la enfermería, y algunos medicamentos indispensables faltaban por completo. La desgracia de Malespina no fue la única después del rescate, y Dios quiso que otra persona para mí muy querida sufriese igual suerte. Marcial cayó herido, si bien en los primeros instantes apenas sintió dolor y abatimiento, porque su vigoroso espíritu le sostenía. No tardó, sin embargo, en bajar al sollado, diciendo que se sentía muy mal. Mi amo envió al cirujano para que le asistiese, y éste se limitó a decir que la herida no habría tenido importancia alguna en un joven de veinticinco años: Medio-hombre tenía más de sesenta.

En tanto, el navío Rayo pasaba por babor y al habla. Alava mandó que se le preguntase a la fragata Themis si creía poder entrar en Cádiz, y habiendo contestado rotundamente que no, se hizo igual pregunta al Rayo, que, hallándose casi ileso, contaba con arribar seguramente al puerto. Entonces, reunidos varios oficiales, acordaron trasladar a aquel navío al comandante Gardoqui, gravemente herido, y a otros muchos oficiales de mar y tierra, entre los cuales se contaba el novio de mi amita. Don Alonso consiguió que Marcial fuese también trasladado, en atención a que su mucha edad le agravaba considerablemente, y a mí me hizo el encargo de



acompañarles como paje o enfermero, ordenándome que no me apartase ni un instante de su lado, hasta que no los dejase en Cádiz o en Vejer, en poder de su familia. Me dispuse a obedecer, intenté persuadir a mi amo de que él también debía trasbordarse al Rayo, por ser más seguro; pero ni siquiera quiso oír tal proposición.

—La suerte —dijo— me ha traído a este buque, y en él estaré hasta que Dios decida si nos salvamos o no. Alava está muy mal; la mayor parte de la oficialidad se halla herida, y aquí puedo prestar algunos servicios. No soy de los que abandonan el peligro; al contrario, le busco desde el 21, y deseo encontrar ocasión de que mi presencia en la escuadra sea de provecho. Si llegas antes que yo, como espero, di a Paca que el buen marino es esclavo de su Patria, y que yo he hecho muy bien en venir aquí, y que estoy muy contento de haber venido, y que no me pesa, no, señor, no me pesa...; al contrario... Dile que se alegrará cuando me vea, y que de seguro mis compañeros me habrían echado de menos si no hubiera venido... ¿Cómo había de faltar? ¿No te parece a ti que hice bien en venir?

— Pues es claro; ¿eso qué duda tiene? —respondí procurando calmar su agitación, la cual era tan grande, que no le dejaba ver la inconveniencia de consultar con un mísero paje cuestión tan grave.

—Veo que tú eres una persona razonable —añadió sintiéndose consolado con mi aprobación—. Veo que tienes miras elevadas y patrióticas... Pero Paca no ve las cosas más que por el lado de su egoísmo; y como tiene un genio tan raro, y como se le ha metido en la cabeza que las escuadras y los cañones no sirven para nada, no puede comprender que yo... En fin..., sé que se pondrá furiosa cuando vuelva, pues..., como no hemos ganado, dirá esto y lo otro..., me volverá loco...; pero, ¡quia!..., yo no le haré caso. ¿Qué te parece a ti? ¿No es verdad que no debo hacerla caso?

—Ya lo creo —contesté—. Usía ha hecho muy bien en venir; eso prueba que es un valiente marino.

—Pues vete con esas razones a Paca, y verás lo que te contesta —replicó él, cada vez más agitado—. En fin, dile que estoy bueno y sano, y que mi presencia aquí ha sido muy necesaria. La verdad es que en el rescate del Santa Ana he tomado parte muy principal. Si yo no hubiera apuntado tan bien aquellos cañones, quién sabe, quién sabe... ¿Y qué crees tú? Aún puede que haga algo más; aún puede ser que, si el viento nos es favorable, rescatemos mañana un par de navíos... Sí, señor... Aquí estoy meditando cierto plan... Veremos, veremos... Conque adiós, Gabrielillo. Cuidado con lo que le dices a Paca.

—No, no me olvidaré. Ya sabrá que si no es por usía no se represa el Santa Ana, y sabrá también que puede ser que a lo mejor nos traiga a Cádiz dos docenas de navíos.

—Dos docenas, no, hombre —dijo—; eso es mucho. Dos navíos o quizás tres. En fin, yo creo que he hecho muy bien en venir a la escuadra. Ella estará furiosa y me volverá loco cuando regrese; pero... yo creo, lo repito, que he hecho muy bien en embarcarme.

Dicho esto se apartó de mí. Un instante después le vi sentado en un rincón de la cámara. Estaba rezando, y movía las cuentas del rosario con mucho disimulo, porque no quería que le vieran ocupado en tan devoto ejercicio. Yo presumí por sus últimas palabras que mi amo había perdido el seso, y viéndole rezar me hice cargo de la debilidad de su espíritu, que en vano se había esforzado por sobreponerse a la edad cansada, y no pudiendo sostener la lucha, se dirigía a Dios en busca de misericordia.

Doña Francisca tenía razón. Mi amo, desde hace muchos años, no servía más que para rezar.

Conforme a lo acordado, nos trasbordamos. Don Rafael y Marcial, como los demás oficiales heridos, fueron bajados en brazos a una de las lanchas, con mucho trabajo, por robustos marineros. Las fuertes olas estorbaban mucho esta operación; pero, al fin, se hizo, y las dos embarcaciones se dirigieron al Rayo. La travesía de un navío a otro fue malísima; mas, al fin, aunque hubo momentos en que a mí me parecía que la embarcación iba a desaparecer para siempre, llegamos al costado del Rayo, y con muchísimo trabajo subimos la escala.

## XV

—Hemos salido de Guatemala para entrar en Guatepeor —dijo Marcial cuando le pusieron sobre cubierta. Pero donde manda capitán, no manda marinero. A este condenado le pusieron Rayo por mal nombre. Él dice que entrará en Cádiz antes de media noche, y yo digo que no entra. Veremos a ver.

—¿Qué dice usted, Marcial? ¿Que no llegaremos? —pregunté con mucho afán.

—Usted, señor Gabrielito, no entiende de esto.

—Es que cuando mi señor don Alonso y los oficiales del Santa Ana creen que el Rayo entrará esta noche, por fuerza tiene que entrar. Ellos que lo dicen, bien sabido se lo tendrán.

—Y tú no sabes, sardiniya, que esos señores de popa se candilean (se equivocan) más fácilmente que nosotros los marinos de combés. Si no, ahí tienes al jefe de toda la escuadra, Monsieur Corneta, que cargue el diablo con él. Ya ves cómo no ha tenido ni tanto así de idea para mandar la acción. ¿Piensas tú que si Monsieur Corneta hubiera hecho lo que yo decía se hubiera perdido la batalla?

—¿Y usted cree que no llegaremos a Cádiz?

—Digo que este navío es más pesado que el mismo plomo, y, además, traicionero. Tiene mala andadura, gobierna mal y parece que está cojo, tuerto y manco, como yo, pues si le echan la caña para aquí, él va para allí.

En efecto: el Rayo, según opinión general, era un barco de malísimas condiciones marineras. Pero, a pesar de esto y de su avanzada edad, que frisaba en los cincuenta y seis años, como se hallaba en buen estado, no parecía correr peligro alguno, pues si el vendaval era cada vez mayor, también el puerto estaba cerca. De todos modos, ¿no era lógico suponer que mayor peligro corría el Santa Ana, desarbolado, sin timón y obligado a marchar a remolque de una fragata?

Marcial fue puesto en el sollado, y Malespina, en la cámara. Cuando le dejamos allí con los demás oficiales heridos, escuché una voz que reconocí, aunque al punto no pude darme cuenta de la persona a quien pertenecía. Acerquéme al grupo de donde salía aquella charla retumbante, que dominaba las demás voces, y quedé asombrado, reconociendo al mismo don José María Malespina en persona. Corrí a él para decirle que estaba su hijo, y el buen padre suspendió la sarta de mentiras que estaba contando para acudir al lado del joven herido. Grande fue su alegría encontrándole vivo, pues había salido de Cádiz porque la impaciencia le devoraba y quería saber su paradero a todo trance.

—Eso que tienes no es nada —dijo, abrazando a su hijo—: un simple rasguño. Tú no estás acostumbrado a sentir heridas; eres una dama, Rafael. ¡Oh! Si cuando la guerra del Rosellón hubieras estado en edad de ir allá conmigo, habrías visto lo bueno. Aquéllas si eran heridas. Ya sabes que una bala me entró por el antebrazo, subió hacia el hombro, dio la vuelta por toda la espalda y vino a salir por la cintura. ¡Oh, qué herida tan singular! Pero a los tres días estaba sano, mandando la artillería en el ataque de Bellegarde.



Después explicó el motivo de su presencia a bordo del Rayo de este modo:

—El 21 por la noche supimos en Cádiz el éxito del combate. Lo dicho, señores: no se quiso hacer caso de mí cuando hablé de las reformas de la artillería, y aquí tienen los resultados. Pues bien: en cuanto lo supe y me enteré de que había llegado en retirada Gravina con unos cuantos navíos, fui a ver si entre ellos venía el San Juan, donde estabas tú; pero me dijeron que había sido apresado. No puedo pintar a ustedes mi ansiedad: casi no me quedaba duda de tu muerte, mayormente desde que supe el gran número de bajas ocurridas en tu navío. Pero yo soy hombre que llevo las cosas hasta el fin, y sabiendo que se había dispuesto la salida de algunos navíos con objeto de recoger los dismantelados y rescatar los prisioneros, determiné salir pronto de dudas, embarcándome en uno de ellos. Expuse mi pretensión a Solano, y después al mayor general de la escuadra, mi antiguo amigo Escaño, y no sin escrúpulo me dejaron venir. A bordo del Rayo, donde me embarqué esta mañana, pregunté por ti, por el San Juan; mas nada consolador me dijeron, sino, por el contrario, que Churruca había muerto, y que su navío, después de batirse con gloria, había caído en poder de los enemigos. ¡Figúrate cuál sería mi ansiedad! ¡Qué lejos estaba hoy, cuando rescatamos al Santa Ana, de que tú te hallabas en él! A saberlo con certeza, hubiera redoblado mis esfuerzos en las disposiciones que di, con permiso de estos señores, y el navío de Alava habría quedado libre en dos minutos.

Los oficiales que le rodeaban mirábanle con sorna, oyendo el último jactancioso concepto de don José María. Por sus risas y cuchicheos comprendí que durante todo el día se habían divertido con los embustes de aquel buen señor, quien no ponía freno a su voluble lengua, ni aun en las circunstancias más críticas y dolorosas.

El cirujano dijo que convenía dejar reposar al herido y no sostener en su presencia conversación alguna, sobre todo si ésta se refería al pasado desastre. Don José María, que tal oyó, aseguró que, por el contrario, convenía reanimar el espíritu del enfermo con la conversación.

—En la guerra del Rosellón, los heridos graves (y yo lo estuve varias veces) mandábamos a los soldados que bailasen y tocasen la guitarra en la enfermería, y seguro estoy de que este tratamiento nos curó más pronto que todos los emplastos y botiquines.

—Pues en las guerras de la república francesa —dijo un oficial andaluz que quería confundir a don José María— se estableció que en las ambulancias de los heridos fuese un cuerpo de baile completo y una compañía de ópera, y con esto se ahorraron los médicos y boticarios, pues con un par de arias y dos docenas de trezados en sexta se quedaban todos como nuevos.

—¡Alto ahí! —exclamó Malespina—. Esa es grilla, caballero. ¿Cómo puede ser que con música y baile se curen las heridas?

—Usted lo ha dicho.

—Sí; pero eso no ha pasado más que una vez, ni es fácil que vuelva a pasar. ¿Es acaso probable que vuelva a haber una guerra como la del Rosellón, la más sangrienta, la más hábil, la más estratégica que ha visto el mundo desde Epaminondas? Claro es que no; pues allí todo fue extraordinario, y puedo dar fe de ello, que la presencié desde el Introito hasta el Ite, misa est. A aquella guerra debo mi conocimiento de la artillería. ¿Usted no ha oído hablar de mí? Estoy seguro de que me conocerá de nombre. Pues sepa usted que aquí traigo en la cabeza un proyecto grandioso, y tal que si algún día llega a ser realidad, no volverán a ocurrir desastres

como este del 21. Sí, señores —añadió, mirando con gravedad y suficiencia a los tres o cuatro oficiales que le oían—: es preciso hacer algo por la Patria; urge inventar algo sorprendente que en un periquete nos devuelva todo lo perdido y asegure a nuestra Marina la victoria por siempre jamás, amen.

—A ver, señor don José María —dijo un oficial—: explíquenos usted cuál es su invento.

—Pues ahora me ocupo del modo de construir cañones de a 300.

—¡Hombre, de a 300! —exclamaron los oficiales con aspavientos de risa y burla—. Los mayores que tenemos a bordo son de 36.

—Ésos son juguetes de chicos. Figúrese usted el destrozo que harían esas piezas de 300 disparando sobre la escuadra enemiga —dijo Malespina—. Pero ¿qué demonios es esto? añadió agarrándose para no rodar por el suelo, pues los balances del Rayo eran tales, que muy difícilmente podía uno tenerse derecho.

—El vendaval arrecia, y me parece que esta noche no entramos en Cádiz —dijo un oficial, retirándose.

Quedaron sólo dos, y el mentiroso continuó su perorata en estos términos:

—Lo primero que habría que hacer era construir barcos de 95 a 100 varas de largo.

—¡Caracoles! ¿Sabe usted que la lanchita sería regular? —indicó un oficial—. ¡Cien varas! El Trinidad, que santa gloria haya, tenía 70, y a todos parecía demasiado largo. Ya sabe usted que viraba mal, y que todas las maniobras se hacían en él muy difícilmente.

—Veo que usted se asusta por poca cosa, caballero —prosiguió Malespina—. ¿Qué son cien varas? Aún podrían construirse barcos mucho mayores. Y he de advertir a ustedes que yo los construiría de hierro.

—¡De hierro! —exclamaron los dos oyentes sin poder contener la risa.

—De hierro, sí. ¿Por ventura no conoce usted la ciencia de la hidrostática? Con arreglo a ella, yo construiría un barco de hierro de 7 000 toneladas.

—¡Y el Trinidad no tenía más que 4 000! —indicó un oficial—, lo cual parecía excesivo. Pero ¿no comprende usted que para mover esa mole sería preciso un aparejo tan colosal, que no habría fuerzas humanas capaces de maniobrar en él?

—¡Bicoca!... ¡Oh, señor marino! ¿Y quién le dice a usted que yo sería tan torpe que moviera ese buque por medio del viento? Usted no me conoce. Si supiera usted que tengo aquí una idea... Pero no quiero explicársela a ustedes, porque no me entenderían.

Al llegar a este punto de su charla, don José María dio tal tumbo, que se quedó en cuatro pies. Pero ni por ésas cerró el pico. Marchóse otro de los oficiales y quedó sólo uno, el cual tuvo que seguir sosteniendo la conversación.

—¡Qué vaivenes! —continuó diciendo el viejo—. No parece sino que nos vamos a estrellar contra la costa... Pues bien: como dije, yo movería esa gran mole de mi invención por medio del... ¿A que no lo adivina usted?... Por medio del vapor de agua.

Para esto se construiría una máquina singular, donde el vapor, comprimido y dilatado, alternativamente, dentro de dos cilindros, pusiera en movimiento unas ruedas..., pues...

El oficial no quiso oír más; y aunque no tenía puesto en el buque, ni estaba de servicio, por ser de los recogidos, fue a ayudar a sus compañeros, bastante atareados con el creciente temporal. Malespina se quedó solo conmigo, y entonces creí que iba a callar por no juzgarme persona a propósito para sostener la conversación. Pero mi desgracia quiso que él me tuviera en más de lo que yo valía, y la emprendió conmigo en los siguientes términos:

—¿Usted comprende bien lo que quiero decir? Siete mil toneladas, el vapor, dos ruedas..., pues...

—Sí, señor, comprendo perfectamente —contesté a ver si se callaba, pues ni tenía humor de oírle ni los violentos balances del buque, anunciando un gran peligro, disponían el ánimo a disertar sobre el engrandecimiento de la Marina.

—Veo que usted me conoce y se hace cargo de mis invenciones —continuó él—. Ya comprenderá que el buque que imagino sería invencible, lo mismo atacando que defendiendo. Él solo habría derrotado con cuatro o cinco tiros los treinta navíos ingleses.

—Pero ¿los cañones de éstos no le harían daño también? —manifesté con timidez, arguyéndole más bien por cortesía que porque el asunto me interesase.

—¡Oh! La observación de usted, caballerito, es atinadísima, y prueba que comprende y aprecia las grandes invenciones. Para evitar el efecto de la artillería enemiga, yo forraría mi barco con gruesas planchas de acero, es decir, le pondría una coraza, como las que usaban los antiguos guerreros. Con este medio podría atacar, sin que los proyectiles enemigos hicieran en sus costados más efecto que el que haría una andanada de bolitas de pan lanzadas por la mano de un niño. Es una idea maravillosa la que yo he tenido. Figúrese usted que nuestra nación tuviera dos o tres barcos de éstos. ¿Dónde iría a parar la escuadra inglesa con todos sus Nelsones y Collingwoodes?

—Pero en caso de que se pudieran hacer aquí esos barcos —dije yo con viveza, conociendo la fuerza de mi argumento—, los ingleses los harían también, y entonces las proporciones de la lucha serían las mismas.

—Don José María se quedó como alelado con esta razón, y por un instante estuvo perplejo, sin saber qué decir; mas su vena inagotable no tardó en sugerirle nuevas ideas, y contestó con mal humor:

—¿Y quién le ha dicho a usted, mozalbete atrevido, que yo sería capaz de divulgar mi secreto? Los buques se fabricarían con el mayor sigilo y sin decir palotada a nadie. Supongamos que ocurría una nueva guerra. Nos provocaban los ingleses, y les decíamos: "Sí, señor, pronto estamos; nos batiremos." Salían al mar los navíos ordinarios, empezaba la pelea, y a lo mejor cátese que aparecen en las aguas del combate dos o tres de esos monstruos de hierro, vomitando humo y marchando acá o allá sin hacer caso del viento; se meten por donde quieren, hacen astillas con el empuje de su afilada proa a los barcos contrarios, y con un par de cañonazos..., figúrese usted, todo se acababa en un cuarto de hora.



No quise hacer más objeciones, porque la idea de que corríamos un gran peligro me impedía ocupar la mente con pensamientos contrarios a los propios de tan crítica situación. No volví a acordarme más del formidable buque imaginario hasta que, treinta años más tarde, supe la aplicación del vapor a la navegación, y más aún cuando al cabo de medio siglo vi en nuestra gloriosa fragata Numancia la acabada realización de los estafalarios proyectos del mentiroso de Trafalgar.

Medio siglo después me acordé de don José María Malespina, y dije: "Parece mentira que las extravagancias ideadas por un loco o un embustero lleguen a ser realidades maravillosas con el transcurso del tiempo."

Desde que observé esta coincidencia, no condeno en absoluto ninguna utopía, y todos los mentirosos me parecen hombres de genio.

Dejé a don José María para ver lo que pasaba, y en cuanto puse los pies fuera de la cámara, me enteré de la comprometida situación en que se encontraba el Rayo. El vendaval no sólo le impedía la entrada en Cádiz, sino que le impulsaba hacia la costa, donde encallaría de seguro, estrellándose contra las rocas. Por mala que fuera la suerte del Santa Ana, que habíamos abandonado, no podía ser peor que la nuestra. Yo observé con afán los rostros de oficiales y marineros, por ver si encontraba alguno que indicase esperanza; pero, por mi desgracia, en todos vi señales de gran desaliento. Consulté el cielo, y lo vi pavorosamente feo; consulté la mar, y la encontré muy sañuda. No era posible volverse más que a Dios, ¡y éste estaba tan poco propicio con nosotros desde el 21!...

El Rayo corría hacia el norte. Según las indicaciones que iban haciendo los marineros, junto a quienes estaba yo, pasábamos frente al banco de Marrajotes, de Hazte Afuera, de Juan Bola, frente al Torregorda, y, por último, frente al castillo de Cádiz. En vano se ejecutaron todas las maniobras necesarias para poner la proa hacia el interior de la bahía. El viejo navío, como un corcel espantado, se negaba a obedecer: el viento y el mar, que corrían con impetuosa furia de sur a norte, lo arrastraban, sin que la ciencia náutica pudiese nada para impedirlo.

No tardamos en rebasar de la bahía. A nuestra derecha quedó bien pronto Rota, Punta Candor, Punta de Meca, Regla y Chipiona. No quedaba duda de que el Rayo iba derecho a estrellarse inevitablemente en la costa cercana a la desembocadura del Guadalquivir. No necesito decir que las velas habían sido cargadas, y que no bastando este recurso contra tan fuerte temporal, se bajaron también los masteleros. Por último, también se creyó necesario picar los palos, para evitar que el navío se precipitara bajo las olas. En las grandes tempestades el barco necesita achicarse: de alta encina quiere convertirse en humilde hierba, y como sus mástiles no pueden plegarse cual las ramas de un árbol, se ve en la dolorosa precisión de amputarlos, quedándose sin miembros por salvar la vida.

La pérdida del buque era ya inevitable. Picados los palos mayor y de mesana, se le abandonó, y la única esperanza consistía en poderlo fondear cerca de la costa, para lo cual se prepararon las áncoras, reforzando las amarras. Disparó dos cañonazos para pedir auxilio a la playa ya cercana, y como se distinguieran claramente algunas hogueras en la costa, nos alegramos, creyendo que no faltaría quien nos diera auxilio. Muchos opinaron que algún navío español o inglés había encallado allí, y que las hogueras que veíamos eran encendidas por la tripulación náufraga. Nuestra ansiedad crecía por momentos; y respecto a mí, debo decir que me creí cercano a un fin desastroso. Ni ponía atención a lo que a bordo pasaba, ni en la turbación de mi espíritu podía ocuparme más que de la muerte, que juzgaba inevitable. Si el buque se estrellaba, ¿quién podía salvar el espacio de agua que le separaría de la tierra? El

lugar más terrible de una tempestad es aquél en que las olas se revuelven contra la tierra y parece que están cavando en ella para llevarse pedazos de playa al profundo abismo. El empuje de la ola al avanzar y la violencia con que se arrastra al retirarse son tales, que ninguna fuer-za humana puede vencerlos.

Por último, después de algunas horas de mortal angustia, la quilla del Rayo tocó en un banco de arena y se paró. El casco todo y los restos de su arboladura retemblaron un instante: parecía que intentaban vencer el obstáculo interpuesto en su camino; pero éste fue mayor, y el buque, inclinándose sucesivamente de uno y otro costado, hundió su popa, y después de un espantoso crujido, quedó sin movimiento.

Todo había concluido, y ya no era posible ocuparse más que de salvar la vida, atravesando el espacio de mar que de la costa nos separaba. Esto pareció casi imposible de realizar en las embarcaciones que a bordo teníamos; mas había esperanzas de que nos enviaran auxilio de tierra, pues era evidente que la tripulación de un buque recién naufragado vivaqueaba en ella, y no podía estar lejos alguna de las balandras de guerra, cuya salida para tales casos debía haber dispuesto la autoridad naval de Cádiz... El Rayo hizo nuevos disparos y esperamos socorros con la mayor impaciencia, porque, de no venir pronto, pereceríamos todos con el navío. Este infeliz inválido, cuyo fondo se había abierto al encallar, amenazaba despedazarse por sus propias convulsiones, y no podía tardar el momento en que, desquiciada la clavazón de algunas de sus cuadernas, quedaríamos a merced de las olas, sin más apoyo que el que nos dieran los desordenados restos del buque.

Los de tierra no podían darnos auxilio; pero Dios quiso que oyera los cañonazos de alarma una balandra que se había hecho a la mar desde Chipiona, y se nos acercó por la proa, manteniéndose a buena distancia. Desde que avistamos su gran vela mayor vimos segura nuestra salvación, y el comandante del Rayo dio las órdenes para que el trasbordo se verificara sin atropello en tan peligrosos momentos.

Mi primera intención, cuando vi que se trataba de trasbordar, fue correr al lado de las dos personas que allí me interesaban: el señorito Malespina y Marcial, ambos heridos, aunque el segundo no lo estaba de gravedad. Encontré al oficial de artillería en bastante mal estado, y decía a los que le rodeaban:

—No me muevan; déjenme morir aquí.

Marcial había sido llevado sobre cubierta, y yacía en el suelo con tal postración y abatimiento, que me inspiró verdadero miedo su semblante. Alzó la vista cuando me acerqué a él, y tomándome la mano, dijo con voz conmovida:

—Gabrielillo, no me abandones.

—¡A tierra! ¡Todos vamos a tierra! —exclamé yo procurando reanimarle. Pero él, moviendo la cabeza con triste ademán, parecía presagiar alguna desgracia.

Traté de ayudarle para que se levantara; pero después del primer esfuerzo su cuerpo volvió a caer exánime, y al fin dijo:

—No puedo.

Las vendas de su herida se habían caído, y en el desorden de aquella apurada situación no encontró quien se las aplicara de nuevo. Yo le curé como pude, consolándole con palabras de esperanza; y hasta procuré reír ridiculizando su facha, para ver si de este modo le reanimaba. Pero el pobre viejo no desplegó sus labios;

antes bien, inclinaba la cabeza con gesto sombrío, insensible a mis bromas lo mismo que a mis consuelos.

Ocupado en esto, no advertí que había comenzado el embarque en las lanchas. Casi de los primeros que a ellas bajaron fueron don José María Malespina y su hijo. Mi primer impulso fue ir tras ellos, siguiendo las órdenes mi amo: pero la imagen del marinero herido y abandonado me contuvo. Malespina no necesitaba de mí, mientras que Marcial, casi considerado como muerto, estrechaba con su helada mano la mía, diciéndome:

—Gabriel, no me abandones.

Las lanchas atracaban difícilmente; pero a pesar de esto, una vez trasbordados los heridos, el embarque fue fácil, porque los marineros se precipitaban en ellas deslizándose por una cuerda, o arrojándose de un salto. Muchos se echaban al agua para alcanzarlas a nado. Por mi imaginación cruzó como un problema terrible la idea de cuál de aquellos dos procedimientos emplearía para salvarme. No había tiempo que perder, porque el Rayo se desbarataba: casi toda la popa estaba hundida, y los estallidos de los baos y de las cuadernas medio podridas anunciaban que bien pronto aquella mole iba a dejar de ser un barco. Todos corrían con presteza hacia las lanchas, y la balandra, que se mantenía a cierta distancia, maniobrando con habilidad para resistir la mar, les recogía. Las embarcaciones volvían vacías al poco tiempo, pero no tardaban en llenarse de nuevo.

Yo observé el abandono en que estaba Medio-hombre, y me dirigí, sofocado y llorando, a algunos marineros, rogándoles que cargaran a Marcial para salvarle. Pero hartos hacían ellos con salvarse a sí propios. En un momento de desesperación, traté yo mismo de echármele auestas; pero mis escasas fuerzas apenas lograron alzar del suelo sus brazos desmayados. Corrí por toda la cubierta buscando un alma caritativa, y algunos estuvieron a punto de ceder a mis ruegos; mas el peligro les distrajo de tan buen pensamiento. Para comprender esta inhumana crueldad es preciso haberse encontrado en trances tan terribles: el sentimiento y la caridad desaparecen ante el instinto de conservación que domina el ser por completo, asimilándole a veces a una fiera.

—¡Oh, esos malvados no quieren salvarte, Marcial! —exclamé con vivo dolor.

—Déjales —me contestó—. Lo mismo da a bordo que en tierra. Márchate tú; corre, chiquillo, que te dejan aquí.

No sé qué idea mortificó más mi mente: si la de quedarme a bordo, donde perecería sin remedio, o la de salir dejando solo a aquel desgraciado. Por último, más pudo la voz de la naturaleza que otra fuerza alguna, y di unos cuantos pasos hacia la borda. Retrocedí para abrazar al pobre viejo, y corrí luego velozmente hacia el punto en que se embarcaban los últimos marineros. Eran cuatro; cuando llegué, vi que los cuatro se habían lanzado al mar y se acercaban nadando a la embarcación, que estaba como a unas diez o doce varas de distancia.

—¿Y yo? —exclamé con angustia viendo que me dejaban—. ¡Yo voy también, yo también!

Grité con todas mis fuerzas; pero no me oyeron o no quisieron hacerme caso. A pesar de la oscuridad, vi la lancha; les vi subir a ella, aunque esta operación apenas podía apreciarse por la vista. Me dispuse a arrojarme al agua para seguir la misma suerte; pero en el instante mismo en que se de terminó en mi voluntad esta resolución,



mis ojos dejaron de ver lancha y marineros, y ante mí no había más que la horrenda oscuridad del agua.

Todo medio de salvación había desaparecido. Volví los ojos a todos lados, y no vi más que las olas que sacudían los restos del barco; en el cielo, ni una estrella; en la costa, ni una luz. La balandra había desaparecido también. Bajo mis pies, que pateaban con ira, el casco del Rayo se quebraba en pedazos, y sólo se conservaba unida y entera la parte de proa, con la cubierta llena de despojos. Me encontraba sobre una balsa informe que amenazaba desbaratarse por momentos.

Al verme en tal situación, corrí hacia Marcial, diciendo:

—¡Me han dejado, nos han dejado!

El anciano se incorporó con muchísimo trabajo apoyado en su mano; levantó la cabeza y recorrió con su turbada vista el lóbrego espacio que nos rodeaba.

—¡Nada! —exclamó! —. ¡No se ve nada! Ni lanchas, ni tierra, ni luces, ni costa. No volverán.

Al decir esto, un terrible chasquido sonó bajo nuestros pies en lo profundo del sollado de proa, ya enteramente anegado. El alcázar se inclinó violentamente de un lado, y fue preciso que nos agarráramos fuertemente a la base de un molinete para no caer al agua. El piso nos faltaba; el último resto del Rayo iba a ser tragado por las olas. Mas como la esperanza no abandona nunca, yo aún creí posible que aquella situación se prolongase hasta el amanecer sin empeorarse, y me consolé ver que el palo del trinquete aún estaba en pie. Con el propósito firme de subirme a él cuando el casco acabara de hundirse, miré aquél árbol orgulloso en que flotaban trozos de cabos y harapos de velas, y que resistía, coloso desgredado por la desesperación, pidiendo al cielo misericordia.

Marcial se dejó caer en la cubierta, y luego dijo:

—Ya no hay esperanza, Gabrielillo. Ni ellos querrán volver, ni la mar les dejaría si lo intentaran. Puesto que Dios lo quiere, aquí hemos de morir los dos. Por mí nada me importa: soy un viejo y no sirvo para maldita la cosa. Pero tú..., tú eres un niño, y...

Al decir esto su voz se hizo ininteligible por la emoción y la ronquera. Poco después le oí claramente estas palabras:

—Tú no tienes pecados porque eres un niño. Pero yo... Bien que cuando uno se muere así..., vamos al decir..., así, al modo de perro o gato, no necesita de que un cura venga y le dé la solución, sino que basta y sobra con que uno mismo se entienda con Dios. ¿No has oído tú eso?

Yo no sé lo que contesté; creo que no dije nada, y me puse a llorar sin consuelo.

—Ánimo, Gabrielillo —prosiguió—. El hombre debe ser hombre, y ahora es cuando se conoce quién tiene alma y quién no la tiene. Tú no tienes pecados; pero yo sí. Dicen que cuando uno se muere y no halla cura con quien confesarse, debe decir lo que tiene en la conciencia al primero que encuentre. Pues yo te digo, Gabrielillo, que me confieso contigo y que te voy a decir mis pecados, y cuenta con que Dios me está oyendo detrás de ti y que me va a perdonar.

Mudo por el espanto y por las solemnes palabras que acababa de oír, me abracé al anciano, que continuó de este modo:

—Pues digo que siempre he sido cristiano católico, postólico romano, y que siempre he sido y soy devoto de la Virgen del Carmen, a quien llamo en mi ayuda en este momento; y digo también que si hace veinte años que no he confesado ni comulgado, no fue por mí, sino por mor del maldito servicio, y porque siempre lo va uno dejando para el domingo que viene. Pero ahora me pesa de no haberlo hecho, y digo, y declaro, y perjuro, que quiero a Dios y a la Virgen y a todos los santos; y que por todo lo que les haya ofendido me castiguen, pues si no me confesé y comulgué este año fue por el aquel de los malditos casacones, que me hicieron salir al mar cuando tenía el proeto de cumplir con la Iglesia. Jamás he robado ni la punta de un alfiler, ni he dicho más mentiras que alguna que otra para bromear. De los palos que le daba a mi mujer hace treinta años, me arrepiento, aunque creo que bien dados estuvieron, porque era más mala que las churras y con un genio más picón que un alacrán. No he faltado ni tanto así a lo que manda la ordenanza; no aborrezco a nadie más que a los casacones, a quienes hubiera querido ver hechos picadillo; pero pues dicen que todos somos hijos de Dios, yo les perdono, y así mismamente perdono a los franceses, que nos han traído esta guerra. Y no digo más, porque me parece que me voy a toda vela. Yo amo a Dios y estoy tranquilo. Gabrielillo; abrázate conmigo y apriétate bien contra mí. Tú no tienes pecados, y vas a andar finiqueleando con los ángeles divinos. Más vale morirse a tu edad que vivir en este emperrado mundo... Conque ánimo, chiquillo, que esto se acaba. El agua sube, y el Rayo se acabó para siempre. La muerte del que se ahoga es muy buena: no te asustes..., abrázate conmigo. Dentro de un ratito estaremos libres de pesadumbres, yo dando cuenta a Dios de mis pecadillos, y tú contento como unas pascuas, danzando por el cielo, que está alfombrado con estrellas, y allí parece que la felicidad no se acaba nunca, porque es eterna, que es como dijo el otro: mañana y mañana y mañana, y al otro y siempre...

No pudo hablar más. Yo me agarré fuertemente al cuerpo de Medio-hombre. Un violento golpe de mar sacudió la proa del navío, y sentí el azote del agua sobre mi espalda. Cerré los ojos y pensé en Dios. En el mismo instante perdí toda sensación, y no supe lo que ocurrió.

## XVI

Volvió, no se cuándo, a iluminar turbiamente mi espíritu la noción de la vida; sentí un frío intensísimo, y sólo este accidente me dio a conocer la propia existencia, pues ningún recuerdo de lo pasado conservaba mi mente, ni podía hacerme cargo de mi nueva situación. Cuando mis ideas se fueron aclarando y se desvanecía el letargo de mis sentidos, me encontré tendido en la playa. Algunos hombres estaban en derredor mío, observándome con interés. Lo primero que oí fue:

—¡Pobrecito!... Ya vuelve en sí.

Poco a poco fui volviendo a la vida, y con ella al recuerdo de lo pasado. Me acordé de Marcial, y creo que las primeras palabras articuladas por mis labios fueron para preguntar por él. Nadie supo contestarme. Entre los que me rodeaban reconocí a algunos marineros del Rayo; les pregunté por Medio-hombre, todos convinieron en que había perecido. Después quise enterarme de cómo me había salvado; pero tampoco me dieron razón.

Diéronme a beber no sé qué; me llevaron a una casa cercana, y allí, junto al fuego, y cuidado por una vieja, recobré la salud, aunque no las fuerzas. Entonces me dijeron que, habiendo salido otra balandra a reconocer los restos del Rayo y los de un navío francés que corrió igual suerte, me encontraron junto a Marcial y pudieron salvarme la vida. Mi compañero de agonía estaba muerto. También supe que en la travesía del barco naufragado a la costa habían perecido algunos infelices.

Quise saber qué había sido de Malespina. y no hubo quien me diera razón del padre ni del hijo. Pregunté por el Santa Ana, y me dijeron que había llegado felizmente a Cádiz, por cuya noticia resolví ponerme inmediatamente en camino para reunirme con mi amo. Me encontraba a bastante distancia de Cádiz, en la costa que corresponde a la orilla derecha del Guadalquivir. Necesitaba, pues, emprender la marcha inmediatamente para recorrer lo más pronto posible tan largo trayecto. Esperé dos días más para reponerme, y al fin, acompañado de un marinero que llevaba el mismo camino, me puse en marcha hacia Sanlúcar. En la mañana del 27 recuerdo que atravesamos el río, y luego seguimos nuestro viaje a pie sin abandonar la costa. Como el marinero que me acompañaba era francote y alegre, el viaje fue todo lo agradable que yo podía esperar, dada la situación de mi espíritu, aún abatido por la muerte de Marcial y por las últimas escenas de que fui testigo a bordo. Por el camino íbamos departiendo sobre el combate y los naufragios que le sucedieron.

—Buen marino era Medio-hombre —decía mi compañero de viaje—. Pero ¿quién le metió a salir a la mar con un cargamento de más de sesenta años? Bien empleado le está el fin que ha tenido.

—Era un valiente marinero —dije yo—, y tan aficionado a la guerra, que ni sus achaques le arredraron cuando intentó venir a la escuadra.

—Pues de ésta me despido —prosiguió el marinero—. No quiero más batallas en la mar. El rey paga mal, y después, si queda uno cojo o baldado, le dan las buenas noches, y si te he visto no me acuerdo. Parece mentira que el rey trate tan mal a los que le sirven. ¿Qué cree usted? La mayor parte de los comandantes de navío que se han batido el 21, hace muchos meses que no cobran sus pagas. El año pasado estuvo en Cádiz un capitán de navío que, no sabiendo cómo mantenerse y mantener a sus



hijos, se puso a servir en una posada. Sus amigos le descubrieron, aunque él trataba de disimular su miseria, y, por último, lograron sacarle de tan vil estado. Esto no pasa en ninguna nación del mundo.

¡Y luego se espantan de que nos venzan los ingleses! Pues no digo nada del armamento. Los arsenales están vacíos, y por más que se pide dinero a Madrid, ni un cuarto. Verdad es que todos los tesoros del rey se emplean en pagar sus sueldos a los señores de la corte, y entre éstos, el que más come es el Príncipe de la Paz, que reúne 40 000 durazos como consejero de Estado, como secretario de Estado, como capitán general y como sargento mayor de guardias... Lo dicho: no quiero servir al rey. A mi casa me voy con mi mujer y mis hijos, pues ya he cumplido, y dentro de unos días me han de dar la licencia.

—Pues no podrá usted quejarse, amiguito, si le tocó ir en el Rayo, navío que apenas entró en acción.

—Yo no estaba en el Rayo, sino en el Bahama, que sin duda fue de los barcos que mejor y por más tiempo pelearon.

—Ha sido apresado y su comandante murió, si no recuerdo mal.

—Así fue —contestó—. Y todavía me dan ganas de llorar cuando me acuerdo de don Dionisio Alcalá Galiano, el más valiente brigadier de la Armada. Eso sí: tenía el genio fuerte y no consentía la más pequeña falta; pero su mucho rigor nos obligaba a quererle más, porque el capitán que se hace temer por severo, si a la severidad acompaña la justicia, infunde respeto, y, por último, se conquista el cariño de la gente. También puede decirse que otro más caballero y más generoso que don Dionisio Alcalá Galiano no ha nacido en el mundo. Así es que cuando quería obsequiar a sus amigos, no se andaba por la ramas, y una vez en La Habana gastó 10 000 duros en cierto convite que dio a bordo de su buque.

—También oí que era hombre muy sabio en la náutica.

—¿En la náutica? Sabía más que Merlín y que todos los doctores de la Iglesia. ¡Si había hecho un sinfín de mapas y había descubierto no sé qué tierras que están allá por el mismo infierno! ¡Y hombres así los mandan a una batalla para que perezcan como un grumete!... Le contaré a usted lo que pasó en el Bahama. Desde que empezó la batalla, don Dionisio Alcalá Galiano sabía que la habíamos de perder, porque aquella maldita virada en redondo... Nosotros estábamos en la reserva y nos quedamos a la cola. Nelson, que no era ningún rana, vio nuestra línea, y dijo: "Pues si la corto por dos puntos distintos y los cojo entre dos fuegos, no se me escapa ni tanto así de navío." Así lo hizo el maldito, y como nuestra línea era tan larga, la cabeza no podía ir en auxilio de la cola.<sup>2</sup> Nos derrotó por partes, atacándonos en dos fuertes columnas dispuestas al modo de cuña, que es, según dicen, el modo de combatir que usaba el capitán moro Alejandro Magno y que hoy dicen usa también Napoleón. Lo cierto es que nos envolvió y nos dividió, y nos fue rematando barco a barco, de tal modo, que no podíamos ayudarnos unos a otros, y cada navío se veía obligado a combatir con tres o cuatro.

"Pues verá usted: el Bahama fue de los que primero entraron en fuego. Alcalá Galiano revistó la tripulación al mediodía, examinó las baterías y nos echó una arenga, en que dijo, señalando la bandera: 'Señores: estén ustedes todos en la inteligencia de que esa bandera está clavada.' Ya sabíamos qué clase de hombre nos mandaba; y así, no nos asombró aquel lenguaje. Después le dijo al guardia marina don Alonso

Butrón, encargado de ella: 'Cuida de defenderla. Ningún Galiano se rinde, y tampoco un Butrón debe hacerlo.'

—Lástima es —dije yo— que estos hombres no hayan tenido un jefe digno de su valor, ya que no se les encargó del mando de la escuadra.

—Sí que es lástima, y verá usted lo que pasó. Empezó la refriega, que ya sabrá usted fue cosa buena, si estuvo a bordo del Trinidad. Tres navíos nos acibillaron a balazos por babor y estribor. Desde los primeros momentos caían como moscas los heridos, y el mismo comandante recibió una fuerte contusión en la pierna, y espúes un astillazo en la cabeza, que le hizo mucho daño. Pero ¿usted cree que se acobardó ni que anduvo con ungüentos, ni parches? ¡Quia! Seguía en el alcázar como si tal cosa, aunque personas muy queridas para él caían a su lado para no levantarse más. Alcalá Galiano mandaba la maniobra y la artillería, como si hubiéramos estado haciendo el saludo frente a una plaza. Una balita de poca cosa le llevó el antejo, y esto le hizo sonreír. Aún me parece que le estoy viendo. La sangre de las heridas le manchaba el uniforme y las manos; pero él no se cuidaba de esto más que si fueran gotas de agua salada salpicadas por el mar. Como su carácter era algo arrebatado y su genio vivo, daba las órdenes gritando y con tanto coraje, que si no las obedeciéramos porque era nuestro deber, las hubiéramos obedecido por miedo... Pero, al fin, todo se acabó de repente, cuando una bala de medio calibre le cogió la cabeza, dejándole muerto en el acto. Con esto concluyó el entusiasmo, si no la lucha. Cuando cayó muerto nuestro querido comandante, le ocultaron para que no le viéramos; pero nadie dejó de comprender lo que había pasado, y después de una lucha desesperada, sostenida por el honor de la bandera, el Bahama se rindió a los ingleses, que se lo llevarán a Gibraltar si antes no se les va a pique, como sospecho.

Al concluir su relación, y después de contar cómo había pasado del Bahama al Santa Ana, mi compañero dio un fuerte suspiro y calló por mucho tiempo. Pero como el camino se hacía largo y pesado, yo intenté trabar de nuevo la conversación, y principié contándole lo que había visto, y, por último, mi traslado a bordo del Rayo con el joven Malespina.

—¡Ah! —dijo—. ¿Es un joven oficial de artillería que fue transportado a la balandra y de la balandra a tierra en la noche del 23?

—El mismo —contesté—, y por cierto que nadie me ha dado razón de su paradero.

—Pues ése fue de los que perecieron en la segunda lancha, que no pudo tocar a tierra. De los sanos, se salvaron algunos, entre ellos el padre de ese señor oficial de artillería; pero los heridos se ahogaron todos, como es fácil comprender, no pudiendo los infelices ganar a nado la costa.

Me quedé absorto al saber la muerte del joven Malespina, y la idea del pesar que aguardaba a mi infeliz e idolatrada amita llenó mi alma, ahogando todo resentimiento.

—¡Qué horrible desgracia! —exclamé—. ¿Y seré yo quien lleve tan triste noticia a su afligida familia? Pero, señor, ¿está usted seguro de lo que dice?

—He visto con estos ojos al padre de ese joven quejándose amargamente y refiriendo los pormenores de la desgracia con tanta angustia, que partía el corazón. Según decía, él había salvado a todos los de la lancha, y aseguraba que si hubiera querido salvar sólo a su hijo lo habría logrado, a costa de la vida de todos los demás. Prefirió, con todo, dar la vida al mayor número, aun sacrificando la de su hijo en

beneficio de muchos, y así lo hizo. Parece que es hombre de mucha alma y sumamente diestro y valeroso.

Esto me entristeció tanto, que no hablé más del asunto. ¡Muerto Marcial, muerto Malespina! ¡Qué terribles nuevas llevaba yo a casa de mi amo! Casi estuve por un momento decidido a no volver a Cádiz, dejando que el azar o la voz pública llevaran tan penosa comisión al seno del hogar donde tantos corazones palpitaban de inquietud. Sin embargo, era preciso que me presentase a don Alonso para darle cuenta de mi conducta.

Llegamos, por fin, a Rota, y allí nos embarcamos para Cádiz. No pueden ustedes figurarse qué alborotado estaba el vecindario con la noticia de los desastres de la escuadra. Poco a poco iban llegando las nuevas de lo sucedido, y ya se sabía la suerte de la mayor parte de los buques, aunque de muchos marineros y tripulantes se ignoraba todavía el paradero. En las calles ocurrían a cada momento escenas de desolación cuando un recién llegado daba cuenta de los muertos que conocía, y nombraba las personas que no habían de volver. La multitud invadía el muelle para reconocer los heridos, esperando encontrar al padre, al hermano, al hijo o al marido. Presencí escenas de frenética alegría, mezcladas con lances dolorosos y terribles desconsuelos. Las esperanzas se desvanecían, las sospechas se confirmaban las más de las veces, y el número de los que ganaban en aquel agonioso juego de la suerte era bien pequeño, comparado con el de los que perdían. Los cadáveres que aparecieron en la costa de Santa María sacaban de dudas a muchas familias, y otras esperaban aún encontrar entre los prisioneros conducidos a Gibraltar a la persona amada.

En honor del pueblo de Cádiz, debo decir que jamás vecindario alguno ha tomado con tanto empeño el auxilio de los heridos, no distinguiendo entre nacionales y enemigos, antes bien, equiparando a todos bajo el amplio pabellón de la caridad. Collingwood consignó en sus memorias esta generosidad de mis paisanos. Quizás la magnitud del desastre apagó todos los resentimientos. ¿No es triste considerar que sólo la desgracia hace a los hombres hermanos?

En Cádiz pude conocer en su conjunto la acción de guerra que yo, a pesar de haber asistido a ella, no conocía sino por casos particulares, pues lo largo de la línea, lo complicado de los movimientos y la diversa suerte de los navíos no permitían otra cosa. Según allí me dijeron, además del Trinidad se habían ido a pique el Argonauta, de 92, mandado por don Antonio Pareja, y el San Agustín, de 80, mandado por don Felipe Cajigal. Con Gravina, en el Príncipe de Asturias, habían vuelto a Cádiz el Montañés, de 80, comandante Alcedo, que murió en el combate en unión del segundo Castaños; el San Justo, de 76, mandado por don Miguel Gastón; el San Leandro, de 74, mandado por don José Quevedo; el San Francisco, de 74, mandado por don Luis Flores; el Rayo, de 100, que mandaba Macdonell. De éstos salieron el 23, para represar las naves que estaban a la vista, el Montañés, el San Justo, el San Francisco y el Rayo; pero los dos últimos se perdieron en la costa, lo mismo que el Monarca, de 74, mandado por Argumosa, y el Neptuno, de 80, cuyo heroico comandante, don Cayetano Valdés, ya célebre por la jornada del 14, estuvo a punto de perecer. Quedaron apresados el Bahama, que se deshizo antes de llegar a Gibraltar; el San Ildefonso, de 74, comandante Vargas, que fue conducido a Inglaterra y el Nepomuceno, que por muchos años permaneció en Gibraltar, conservado como un objeto de veneración o sagrada reliquia. El Santa Ana llegó felizmente a Cádiz en la misma noche en que le abandonamos. Los ingleses también perdieron algunos de sus fuertes navíos, y no pocos de sus oficiales generales compartieron el glorioso fin del almirante Nelson.



En cuanto a los franceses, no es necesario decir que tuvieron tantas pérdidas como nosotros. A excepción de los cuatro navíos que se retiraron con Dumanoir sin entrar en fuego, mancha que en mucho tiempo no pudo quitarse de encima la Marina imperial, nuestros aliados se condujeron heroicamente en la batalla. Villeneuve, deseando que se olvidaran en un día sus faltas, peleó hasta el fin denodadamente, y fue llevado prisionero a Gibraltar. Otros muchos comandantes cayeron en poder de los ingleses, y algunos murieron. Sus navíos corrieron igual suerte que los nuestros; unos se retiraron con Gravina; otros fueron apresados, y muchos se perdieron en las costas. El Achilles se voló en medio del combate, como indiqué en mi relación.

Pero, a pesar de estos desastres, nuestra aliada, la orgullosa Francia, no pagó tan caro como España las consecuencias de aquella guerra. Si perdía lo más florido de su Marina, en tierra alcanzaba en aquellos mismos días ruidosos triunfos. Napoleón había transportado en poco tiempo el gran ejército desde las orillas del canal de la Mancha a la Europa central y ponía en ejecución su colosal plan de campaña contra el Austria. El 20 de octubre, un día antes de Trafalgar, Napoleón presenciaba en el campo de Ulm el desfile de las tropas austriacas, cuyos generales le entregaban su espada, y dos meses después, el 2 de diciembre del mismo año, ganaba en los campos de Austerlitz la más brillante acción de su reinado.

Estos triunfos atenuaron en Francia la pérdida de Trafalgar; el mismo Napoleón mandó a los periódicos que no se hablara del asunto, y cuando se le dio cuenta de la victoria de sus implacables enemigos los ingleses, se contentó con encogerse de hombros, diciendo: "Yo no puedo estar en todas partes."

## XVII

Traté de retardar el momento de presentarme a mi amo; pero, al fin, el hambre, la desnudez en que me hallaba y la falta de asilo me obligaron a ir. Mi corazón, al aproximarme a la casa de doña Flora, palpitaba con tanta fuerza, que a cada paso me detenía para tomar aliento. La inmensa pena que iba a causar anunciando la muerte del joven Malespina gravitaba sobre mi alma con tan atroz pesadumbre, que si yo hubiera sido responsable de aquel desastre, no me habría sentido más angustiado. Llegué, por fin, y entré en la casa. Mi presencia en el patio produjo gran sensación; sentí fuertes pasos en las galerías altas, y aún no había tenido tiempo de decir una palabra, cuando me abrazaron estrechamente. No tardé en reconocer el rostro de doña Flora más pintorreado aquel día que un retablo, y ferozmente desfigurado con la alegría que mi presencia causó en el espíritu de la excelente vieja. Los dulces nombres de pimpollo, remono, angelito y otros, que me prodigó con toda largueza, no me hicieron sonreír. Subí, y todos estaban en movimiento. Oí a mi amo que decía: "¡Ahí está! ¡Gracias a Dios!" Entré en la sala, y doña Francisca se adelantó hacia mí, preguntándome con mortal ansiedad:

—¿Y don Rafael? ¿Qué ha sido de don Rafael?

Permanecí confuso por largo rato. La voz se ahogaba en mi garganta, y no tenía valor para decir la fatal noticia. Repitieron la pregunta, y entonces vi a mi amita que salía de una pieza inmediata, con el rostro pálido; espantados los ojos y mostrando en su ademán la angustia que la poseía. Su vista me hizo prorrumpir en amargo llanto, y no necesité pronunciar una palabra. Rosita lanzó un grito terrible y cayó desmayada. Don Alonso y su esposa corrieron a auxiliarla, ocultando su pesar en el fondo del alma. Doña Flora se entristeció, y llamándome aparte, para cerciorarse de que mi persona volvía completa, me dijo:

—¿Conque ha muerto ese caballerito? Ya me lo figuraba yo, y así se lo he dicho a Paca; pero ella, reza que te reza, ha creído que lo podía salvar. Si cuando está de Dios una cosa... Y tú, bueno y sano, ¡qué placer! ¿No has perdido nada?

La consternación que reinaba en la casa es imposible de pintar. Por espacio de un cuarto de hora no se oyeron más que llantos, gritos y sollozos, porque la familia de Malespina estaba allí también. Pero ¡qué singulares cosas permite Dios para sus fines! Había pasado, como he dicho, un cuarto de hora desde que di la noticia, cuando una ruidosa y chillona voz hirió mis oídos. Era la de don José María Malespina, que vociferaba en el patio, llamando a su mujer, a don Alonso, y a mi amita. Lo que más me sorprendió fue que la voz del embustero parecía tan alegre como de costumbre, lo cual me parecía altamente indecoroso después de la desgracia ocurrida. Corrimos a su encuentro, y me maravillé viéndole gozoso como unas pascuas.

—Pero, don Rafael... —le dijo mi amo con asombro.

—Bueno y sano —contestó don José María—. Es decir, sano, no, pero fuera de peligro, sí, porque su herida ya no ofrece cuidado. El bruto del cirujano opinaba que se moría; pero bien sabía yo que no. ¡Cirujanitos a mí! Yo lo he curado, señores; yo, yo, por un procedimiento nuevo, inusitado, que yo solo conozco.

Estas palabras, que repentinamente cambiaban de un modo tan radical la situación, dejaron atónitos a mis amos; después, una viva alegría sucedió a la anterior tristeza, y,

por último, cuando la fuerte emoción les permitió reflexionar sobre el engaño, me interpelaron con severidad, reprendiéndome por el gran susto que les había ocasionado. Yo me disculpé diciendo que me lo habían contado tal como lo referí, y don José María se puso furioso, llamándome zascandil, embustero y enredador.

Efectivamente, don Rafael vivía y estaba fuera de peligro; mas se había quedado en Sanlúcar en casa de gente conocida, mientras su padre vino a Cádiz en busca de su familia para llevarla al lado del herido. El lector no comprenderá el origen de la equivocación que me hizo anunciar con tan buena fe la muerte del joven; pero apuesto a que cuantos lean esto sospechan que algún estupendo embuste del viejo Malespina hizo llegar a mis oídos la noticia de una desgracia supuesta. Así fue, ni más ni menos. Según lo que supe después al ir a Sanlúcar acompañando a la familia, don José María había forjado una novela de heroísmo y habilidad por parte suya; en diversos corrillos refirió el extraño caso de la muerte de su hijo, suponiendo pormenores, circunstancias tan dramáticas, que por algunos días el fingido protagonista fue objeto de las alabanzas de todos por su abnegación y valentía. Contó que, habiendo zozobrado la lancha, él tuvo que optar entre la salvación de su hijo y la de todos los demás, decidiéndose por esto último, en razón de ser más generoso y humanitario. Adornó su leyenda con detalles tan peregrinos, tan interesantes y a la vez tan verosímiles, que muchos se lo creyeron. Pero la superchería se descubrió pronto y el engaño no duró mucho tiempo, aunque sí el necesario para que llegase a mis oídos, obligándome a transmitirlo a la familia. Aunque tenía muy mala idea de la veracidad del viejo Malespina, jamás pude creer que se permitiera mentir en asuntos tan serios.

Pasadas aquellas fuertes emociones, mi amo cayó en profunda melancolía: apenas hablaba; diríase que su alma, perdida la última ilusión, había liquidado toda clase de cuentas con el mundo y se preparaba para el último viaje. La definitiva ausencia de Marcial le quitaba el único amigo de aquella su infantil senectud, y no teniendo con quién jugar a los barquitos, se consumía en honda tristeza. Ni aun viéndole tan abatido, cejó doña Francisca en su tarea de mortificación, y el día de mi llegada oí que le decía:

—Bonita la habéis hecho... ¿Qué te parece? ¿Aún no estás satisfecho? Anda, anda a la escuadra. ¿Tenía yo razón o no la tenía? ¡Oh! Si se hiciera caso de mí... ¿Aprenderás ahora? ¿Ves cómo te ha castigado Dios?

—Mujer, déjame en paz —contestaba dolorido mi amo.

—Y ahora nos hemos quedado sin escuadra, sin marinos, y nos quedaremos hasta sin modo de andar si seguimos unidos con los franceses... Quiera Dios que estos señores no nos den un mal pago. El que se ha lucido es el señor Villeneuve. Vamos, que también Gravina, si se hubiera opuesto a la salida de la escuadra, como opinaban Churruca y Alcalá Galiano, habría evitado este desastre que parte el corazón.

—Mujer..., ¿qué entiendes tú de eso? No me mortifiques —dijo mi amo muy contrariado.

—Pues ¿no he de entender? Más que tú. Sí, señor, lo repito. Gravina será muy caballero y muy valiente; pero lo que es ahora..., buena la ha hecho.

—Ha hecho lo que debía. ¿Te parece bien que hubiéramos pasado por cobardes?

—Por cobardes, no; pero sí por prudentes. Eso es. Lo digo y lo repito: la escuadra española no debía salir de Cádiz, cediendo a las genialidades y al egoísmo de monseñor Villeneuve. Aquí se ha contado que Gravina opinó, como sus compañeros,



que no debían salir. Pero Villeneuve, que estaba decidido a ello, por hacer una hombrada que le reconciliase con su amo, trató de herir el amor propio de los nuestros. Parece que una de las razones que alegó Gravina fue el mal tiempo, y mirando al barómetro de la cámara, dijo: "¿No ven ustedes que el barómetro anuncia mal tiempo? ¿No ven ustedes cómo baja?" Entonces Villeneuve dijo secamente: "Lo que baja aquí es el valor." Al oír este insulto, Gravina se levantó ciego de ira y echó en cara al francés su cobarde comportamiento en el cabo de Finisterre. Se cruzaron palabritas un poco fuertes, y, por último, exclamó nuestro almirante: "¡A la mar mañana mismo!" Pero yo creo que Gravina no debía haber hecho caso de las baladronadas del francés, no, señor; que antes que nada es la prudencia, y más conociendo, como conocía, que la escuadra combinada no tenía condiciones para luchar con la Inglaterra.

Esta opinión, que entonces me pareció un desacato a la honra nacional, más tarde me pareció muy bien fundada. Doña Francisca tenía razón. Gravina no debió haber cedido a la exigencia de Villeneuve. Y digo esto menoscabando quizá la aureola que el pueblo puso en las sienes del jefe de la escuadra española en aquella memorable ocasión.

Sin negar el mérito de Gravina, yo creo hiperbólicas las alabanzas de que fue objeto después del combate y en los días de su muerte.<sup>3</sup> Todo indicaba que Gravina era un cumplido caballero y un valiente marino; pero quizá por demasiado cortesano carecía de aquella resolución que da el constante hábito de la guerra, y también de la superioridad que en carreras tan difíciles como la de la Marina se alcanza sólo en el cultivo asiduo de las ciencias que la constituyen. Gravina era un buen jefe de división, pero nada más. La previsión, la serenidad, la inquebrantable firmeza, caracteres propios de las organizaciones destinadas al mando de grandes ejércitos, no las tuvieron sino don Cosme Damián Churrua y don Dionisio Alcalá Galiano.

Mi señor don Alonso contestó a las últimas palabras de su mujer, y cuando ésta salió, observé que el pobre anciano rezaba con tanta piedad como en la cámara del Santa Ana la noche de nuestra separación. Desde aquel día el señor de Cisniega no hizo más que rezar, y rezando se pasó el resto de su vida, hasta que se embarcó en la nave que no vuelve más.

Murió mucho después de que su hija se casara con don Rafael Malespina, acontecimiento que hubo de efectuarse dos meses después de la gran función naval que los españoles llamaron la del 21 y los ingleses Combate de Trafalgar, por haber ocurrido cerca del cabo de este nombre. Mi amita se casó en Vejer al amanecer de un día hermoso, aunque de invierno, y al punto partieron para Medina-Sidonia, donde les tenían preparada la casa. Yo fui testigo de su felicidad durante los días que precedieron a la boda; mas ella no advirtió la profunda tristeza que me dominaba, ni advirtiéndola hubiera conocido la causa. Cada vez se crecía ella más ante mis ojos, y cada vez me encontraba yo más humillado ante la doble superioridad de su hermosura y de su clase. Acostumbrándome a la idea de que tan admirable conjunto de gracias no podía ni debía ser para mí, llegué a tranquilizarme, porque la resignación, renunciando a toda esperanza, es un consuelo parecido a la muerte, y por eso es un gran consuelo.

Se casaron, y el mismo día en que partieron para Medina-Sidonia, doña Francisca me ordenó que fuera yo también allá para ponerme al servicio de los desposados. Fui por la noche, y durante mi viaje solitario iba luchando con mis ideas y sensaciones, que oscilaban entre aceptar un puesto en la casa de los novios, o rechazarlo para siempre. Llegué a la mañana siguiente, me acerqué a la casa, entré en el jardín, puse el pie en el primer escalón de la puerta y allí me detuve, porque mis pensamientos

absorbían todo mi ser y necesitaba estar inmóvil para meditar mejor. Creo que permanecí en aquella actitud más de media hora.

Silencio profundo reinaba en la casa. Los dos esposos, casados el día antes, dormían, sin duda, el primer sueño de su tranquilo amor, no turbado aún por ninguna pena. No pude menos de traer a la memoria las escenas de aquellos lejanos días en que ella y yo jugábamos juntos. Para mí era Rosita entonces lo primero del mundo. Para ella era yo, si no lo primero, al menos algo que se ama y que se echa de menos durante ausencias de una hora. En tan poco tiempo, ¡cuánta mudanza!

Todo lo que estaba viendo me parecía expresar la felicidad de los esposos y como un insulto a mi soledad. Aunque era invierno, se me figuraba que los árboles todos del jardín se cubrían de follaje y que el emparrado que daba sombra a la puerta se llenaba inopinadamente de pámpanos para guarecerles cuando salieran de paseo. El sol era muy fuerte y el aire se entibiaba oreando aquel nido cuyas primeras pajas había ayudado a reunir yo mismo cuando fui mensajero de sus amores. Los rosales ateridos se me representaban cubiertos de rosas, y los naranjos de azahares y frutas que mil pájaros venían a picotear, participando del festín de la boda. Mis meditaciones y mis visiones no se interrumpieron sino cuando el profundo silencio que reinaba en la casa se interrumpió por el sonido de una fresca voz, que retumbó en mi alma, haciéndome estremecer.

Aquella voz alegre me produjo una sensación indefinible, una sensación no sé si de miedo o de vergüenza; lo que si puedo asegurar es que una resolución súbita me arrancó de la puerta, y salí del jardín corriendo, como un ladrón que teme ser descubierto.

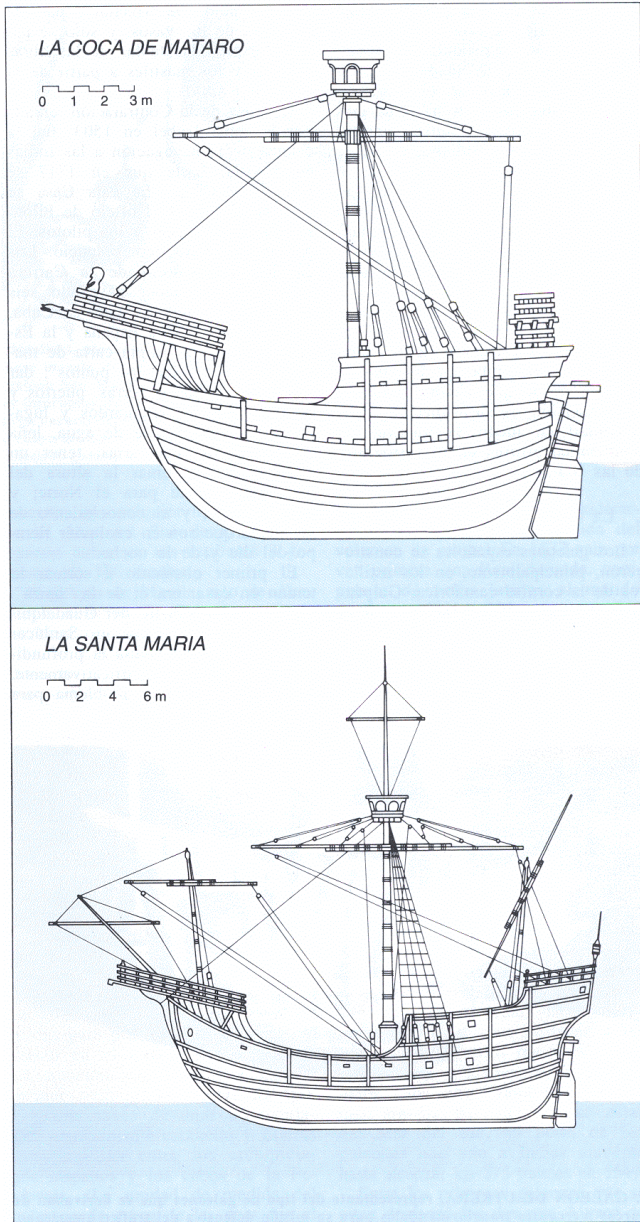
Mi propósito era inquebrantable. Sin perder tiempo salí de Medina-Sidonia, decidido a no servir ni en aquella casa ni en la de Vejer. Después de reflexionar un poco, determiné ir a Cádiz para desde allí trasladarme a Madrid. Así lo hice venciendo los halagos de doña Flora, que trató de atarme con una cadena formada de las marchitas rosas de su amor, y desde aquel día, ¡cuántas cosas me han pasado dignas de ser referidas! Mi destino, que ya me había llevado a Trafalgar, llevóme después a otros escenarios gloriosos o menguados, pero todos dignos de memoria. ¿Queréis saber mi vida entera? Pues aguardad un poco, y os diré algo más en otro libro.

*Madrid, enero-febrero de 1873*

# El Galeón Español

Francisco Fernández González <sup>1</sup>

*La riqueza de la tecnología. de las naves españolas se resume en los galeones que fueron la guardia de la Carrera de las Indias y de las armadas en Europa*



La palabra galeón evoca la imagen de barco español que traía tesoros de América y era presa atractiva para corsarios, piratas, filibusteros y bucaneros. Se le supone lujoso, navegando en apretada formación entre el Caribe y la Península. Es el efecto publicitario del cine y de la imagen emitida a distancia, que han substituido a la lectura de la novela histórica, tradicionalmente indocumentada en este tema.

La realidad del galeón fue muy diferente, y también muy variada a lo largo de su historia. Para empezar, no había un prototipo único, ni el español era el usado por otras naciones europeas. Hasta mediados del siglo XV, las naves mediterráneas no difieren mucho de las que se han utilizado para la navegación costera, en ese mar interior, desde los tiempos de Grecia y Roma. Sólo la influencia oriental, mediada por los árabes, substituye la vela cuadra por la latina en las "galeras" y las "carabelas". En el otro extremo de Europa, las atlánticas mantienen una navegación costera y presentan bordos más altos y mayores bodegas.

Antecedentes del galeón<sup>2</sup>, y muchas veces confundidas con éste, durante la primera mitad del siglo XVI conviven en los mares de Europa tres tipos de naves de gran porte: cocas, carracas y naos. Las "cocas hanseáticas", destinadas al comercio, eran

<sup>1</sup> FRANCISCO FERNANDEZ GON ZALEZ, doctor en ingeniería naval, estudió arquitectura naval en el Instituto de Tecnología de Massachusetts. Es catedrático de construcciones navales en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid, donde ha introducido los estudios de arqueología e historia de la construcción naval.

<sup>2</sup> Imagen 1. ANTECEDENTES DEL GALEON fueron las cocas, las carracas y las naos. Las cocas del comercio o hanseáticas (*arriba*) eran naves con roda recta, tablazón del costado en tabladillo, un solo mástil y castillo. Las carracas eran naos de gran porte, altos bordos y popas planas. Las naos cantábricas y mediterráneas comienzan siendo redondas y con dos palos, pero evolucionan aplanando su popa e incorporan un tercer palo. La *Santa María* poseía características de nao y de carraca. (Los primeros galeones son meras naos de las flotas, que se arman para la defensa, a cambio de llevar menos carga.)



vasos con proa recta y cuya popa redonda resulta de cerrar la tablazón del costado a tingladillo (es decir, solapando las tablas superiores a las inferiores, como las tejas); con un solo mástil muy grande y un castillo en la proa (construcción elevada sobre la cubierta, que se empleaba en el combate cercano). Se usaron en el tráfico casi costero del norte. Piratas de Bayona la llevaron en 1304 al Mediterráneo.

Las "carracas", naos de gran porte, primero mediterráneas y luego atlánticas, presentaban altos bordos y popas planas que permitían la tablazón a tope (es decir, con las tablas unidas por sus cantos a todo lo largo de cada traca o hilera), y proporcionaban mayor flotabilidad atrás. De gran capacidad de carga y usadas en largas travesías, se les incorporaron con ese fin un palo menor a popa (*circa* 1367) y, un siglo después (*circa* 1466), otro a proa.

Por último, las "naos", cantábricas y mediterráneas, comienzan siendo redondas (con la popa convexa) y con dos palos, pero evolucionan aplanando su popa e introduciendo los tres palos de las carracas; son las naves por antonomasia, famosas por sus prestaciones marineras y por su solidez; hacen las rutas del norte de Europa y de las ballenas de Terranova; representan la síntesis tecnológica de las cocas del frente atlántico y de las naos de dos palos y las carracas mediterráneas conseguida a lo largo del siglo XV.

A lo largo de los siglos XVI y XVII desaparecen las cocas. De la mejora técnica surgen las urcas, evolucionadas de los "hulk" nórdicos (panzudos bajeles de carga), los galeones y los "navíos"; los dos últimos, como naves de armada. Urcas, galeones y navíos arbolan un bauprés, palo levantado hasta dos cuartas, que sirve para largar la vela cebadera de proa y así llevar la popa al viento. Hasta que el bauprés no es resistente, se acorta y baja para afirmar en él el estay del trinquete, este árbol cae a proa, sujeto por sólo sus obenques que tiran hacia popa. (El estay del trinquete es el cabo grueso que lo sujeta a la proa por su cabeza, para que no caiga hacia atrás; los obenques son varios cabos menos gruesos que afirman el palo a las dos bordas de la nave, manteniéndolo en el plano vertical.)



terminaba en un espolón agalerado.

Se le daba el nombre de "galeón"<sup>1</sup> a ciertas naves menores, costeras, dedicadas a la pesca en el norte y en el sur peninsulares del siglo XIII. También se cita como tal un tipo de navío de Liguria: un "galeone" construido en Varezze en 1497, con 35 codos de eslora y una capacidad de 3000 cántaros, y otro que, en 1521, con 1300 cántaros tenía un porte diez veces menor que las "naves" de esta época. Debía tratarse de galeras menores y, por tanto, con remos. Como en nuestro galeón, la proa

<sup>1</sup> Imagen 2. GALEON DE UTRERA, representante del tipo de galeones que se derivaban de barcos mercantes transformándolos para su misión defensiva del tráfico americano. Perteneció, pues, a la innumerable cantidad de "barcos mercantes armados" que sirvieron a la Corona en la época de los descubrimientos y las exploraciones. Es un galeón sencillo, pero puede ser considerado el antecedente y la causa directa de los primeros galeones inventados y construidos como tales, en el reinado de Felipe II, por Menéndez de Avilés, Cristóbal de Barros y otros buenos arquitectos navales. Una probable aproximación al "galeón de Utrera" nos da las siguientes medidas principales, en codos de ribera: manga, 14,5; puntal, 7,25; quilla, 29,00; Eslora, 43,5. A estas dimensiones les correspondería un arqueado, según computo de la época, de unas 250 toneladas de mercante y unas 200 de armada. (Museo Naval de Madrid.)

### **Galeón: barco armado**

El "galeón español" propiamente dicho nace en la primera mitad del XVI, con una finalidad de barco armado para la defensa. Sin embargo, todavía en los contratos de construcción de naves en Guipúzcoa entre 1550 y 1580 se emplean indistintamente los nombres de "naos" y "galeones" para señalar barcos con los mismos portes e iguales proporciones, trazas, medidas y fortalezas. El uso debió de ir restringiendo su significado al de la aplicación final, y "galeón" se reservaría para designar nave reforzada, en cuyo caso incorporaría portas (aberturas en los costados para la artillería), alcázar (reducto para la defensa a popa del palo mayor), castillo y jaretas (redes de cabos o celosías de listones de madera que techaban la zona central de la cubierta, o combés, para impedir que los enemigos ocuparan esta cubierta en los abordajes), que podrían ser añadidos posteriormente. Pero se mantiene el equívoco del término galeón asociándolo al de la nao para uso mercante hasta que se construyen los prototipos de "Galeones del Rey" en 1567. A partir de entonces sólo serán galeones los previstos para armada desde su nacimiento, o los que sean aprestados como tales por encargo del Rey.

La navegación a las Indias demanda un profundo replanteamiento de la arquitectura naval. Los barcos han de enfrentarse a mares nuevas, para las que no sirve ya la experiencia acumulada en el frente atlántico europeo y menos la secular del Mediterráneo. Así, son las naves de Pedrarias Dávila en su expedición a Tierra Firme las que primero forran la tablazón de la obra viva con láminas de plomo para impedir la acción destructora del teredo (*Teredo navalis*), bivalvo voraz de las aguas cálidas del mar Caribe.

### **Ciencia y técnica naval en el Renacimiento**

La España renacentista tenía un nivel técnico y científico superior a otros países europeos. Así se demuestra con los tratados de astronomía, cosmología, aritmética y los más de quince libros de navegación publicados antes que el primer "Quijote" viera la luz en 1605. Merecen citarse: el Tratado Tercero de las "Quatri Partitu" (1538), de Alonso de Chaves; el "Itinerario de navegación de las Indias Orientales" (1575), de Juan Escalante de Mendoza; la "Instrucción Náutica" (1587) de Diego García de Palacio; y el "Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos" (1611), de Tomé Cano.

La navegación transatlántica, al exigir una navegación "de altura" que, lejos de toda costa invalidaba las cartas y portulanos hechos para pocas singladuras, propició el desarrollo de unas mejores técnicas para conocer los elementos esenciales de este arte: la posición, el rumbo y la velocidad. La posición se fija por la latitud y la longitud del lugar en la mar. Sólo la latitud se resolvía, con bastante pericia del piloto, midiendo la altura del Sol al mediodía con el cuadrante o el astrolabio, y la del polo y otras estrellas con la ballestilla o báculo de Jacob. Pero determinar la longitud requería dominar la medida del tiempo con mayor precisión. Los relojes a bordo eran la ampolleta de arena, que se volcaba cada guardia, de día, y el nocturlabio, que medía la posición del carro de la Polar, de noche, o la Cruz del Sur bajo el ecuador.

El conocimiento del cielo y sus movimientos era, pues, fundamental para navegar a Indias, y ello a pesar de que ni su observación ni su medición podían dar una gran exactitud. Ni los relojes aportaron suficiente precisión hasta el péndulo compensado de 1724. Si se añade el movimiento de la nave se obtendrá un error habitual medio de hasta un grado, que significa 60 millas marinas o 111 km en el meridiano, y que se obtiene con un error de cuatro minutos en la medida del tiempo. De aquí la importancia de la "estima" como método para situar el navío, estimando su rumbo y su

velocidad, y comprobando luego la latitud alcanzada. y ello, a pesar del error que tenía la estimación de la singladura con los vientos y corrientes cambiantes. La utilidad de la brújula o aguja como indicadora del rumbo quedó sujeta a revisión desde que Colón descubrió la declinación, en su primer viaje. La dificultad en medir la longitud se traducían en errores en la cartografía de las Indias.

### La Casa de la Contratación

Los galeones españoles se construyeron, principalmente, en los astilleros de la comisa cantábrica. Guipúzcoa, Vizcaya y Santander tenían carpinteros, materiales y lugares abrigados para fabricar las mejores naves que requerían las



Indias. Los robles del Cantábrico eran mucho mejores que los pinos de Andalucía para la fortaleza de los vasos, y sólo se hacían de pino las tablas de las obras muertas y los mástiles a partir de la mitad del s.XVI.

La Casa de la Contratación, creada por la reina Isabel en 1503, fue la cabeza de la navegación a las Indias en Sevilla<sup>1</sup>, hasta que en 1717 se trasladó a Cádiz. En esta Casa se instituyó en 1508 el oficio de Piloto Mayor para enseñar a los pilotos. El primero fue Américo Vesputio. Los candidatos a pilotos de la Carrera debían probar haber navegado seis años a Indias; haber estado en Cuba, Tierra Firme, Nueva España y la Española; tener su propia carta de marear y saber "echar los puntos"; dar razón de rumbos y tierras, puertos y bajos peligrosos, resguardos y lugares donde abastecerse de agua, leña y otras cosas necesarias; tener un astrolabio para tomar la altura del Sol; y cuadrante para el Norte; y saber usarlos; y el conocimiento de las horas que son en cualquier tiempo del día y de la noche.

El primer obstáculo a sortear lo tenían en casa: era el de la "barra". La salida del arrastre del Guadalquivir al océano formaba en Sanlúcar una barra que disminuía la profundidad libre del agua significativamente. Esto representaba un problema para naves que debían salir del río cargadas y entrar en él también cargadas, a su regreso. Al apurar su límite de carga, las naves tocaban en la barra, lo que

<sup>1</sup> Imagen 3. EL PUERTO DE SEVILLA en 1580 (*arriba*) y en 1616 (*abajo*). En el Arenal se habían establecido las primeras atarazanas reales de Fernando III, en 1249. La Pragmática de 20 de enero de 1503 establece en Sevilla la Casa de la Contratación de las Indias y abre para esta ciudad la época más esplendorosa desde los árabes. En el Arenal se trataba todo lo que llevaban y traían las naos de la Carrera, se establecía toda suerte de almacenes y la maestranza de carpinteros, calafates y toneleros. Se daban las carenas y se hacían en los bajeles las reparaciones exigidas por los visitantes de la Casa antes de partir para las Indias. Las mejores naos eran elegidas y armadas como Capitana y Almiranta de las Flotas, convertidas así en "galeones" para la expedición. Treinta años de comercio con las Indias desde la imagen precedente hacen de Sevilla un emporio del comercio europeo (*abajo*): la organización de las notas exige una organización paralela de la ciudad y de su frente marítimo en el Arenal, convertido en un puerto que compite con Lisboa y Amberes. Las naos aumentan su porte, los galeones su especialización y la ciudad su dedicación como puerta de las Indias, hasta que el calado de la naos les impide pasar la Barra de Sanlúcar con seguridad. (Museo de América.)



producía gran número de averías, y pérdidas, cuando no retrasaba la salida o la entrada, a veces hasta más de tres meses, hasta que llegaba una marea suficiente.

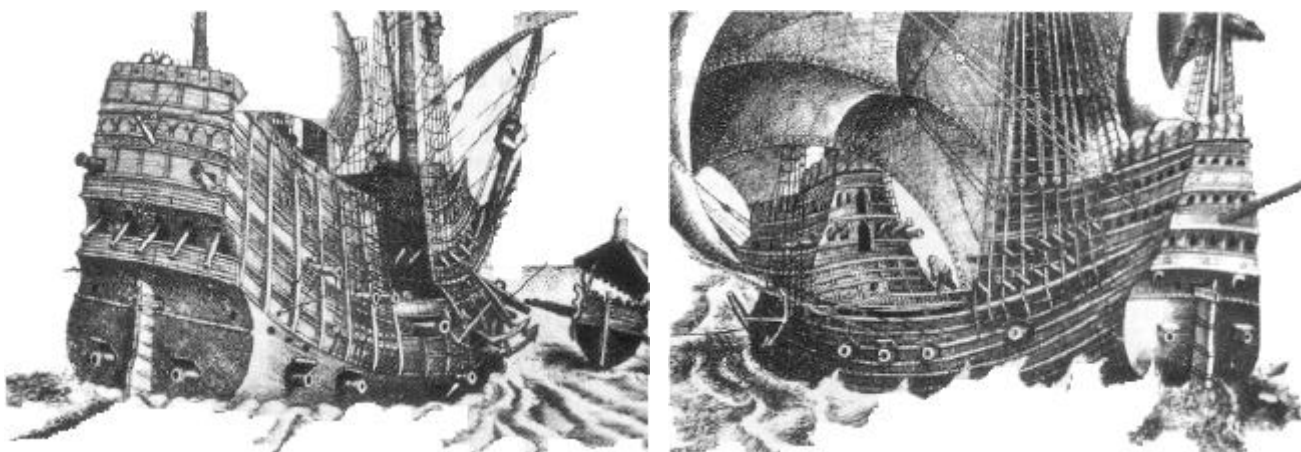
El obstáculo de La Barra justifica que se mantenga durante dos siglos el mismo método de construcción de las naves, usando gálibos, trazas y herramientas propias de los maestros carpinteros de ribera, quienes las guardan como secreto vital. Todavía en 1630 se prohibía la salida de España de ningún artífice, carpintero o calafate, para que no enseñen su oficio a otras naciones.

### **Escuadras y armadas**

En el siglo XVI la marina española contaba con las Escuadras de Galeras del Mediterráneo y la Armada del Mar Océano. A lo largo de la centuria fueron apareciendo: la Armada de la Guarda de la Carrera, la Armada de la Flota de Nueva España, la Armada de Barlovento, la Armada del Mar del Sur y el galeón de Manila.

Las Escuadras de Galeras del Mediterráneo no incluían ningún galeón; constituyen las únicas fuerzas que tienen carácter permanente y son especializadas para la guerra, ya que su propulsión mixta permite su tarea con independencia de la mar y los vientos.

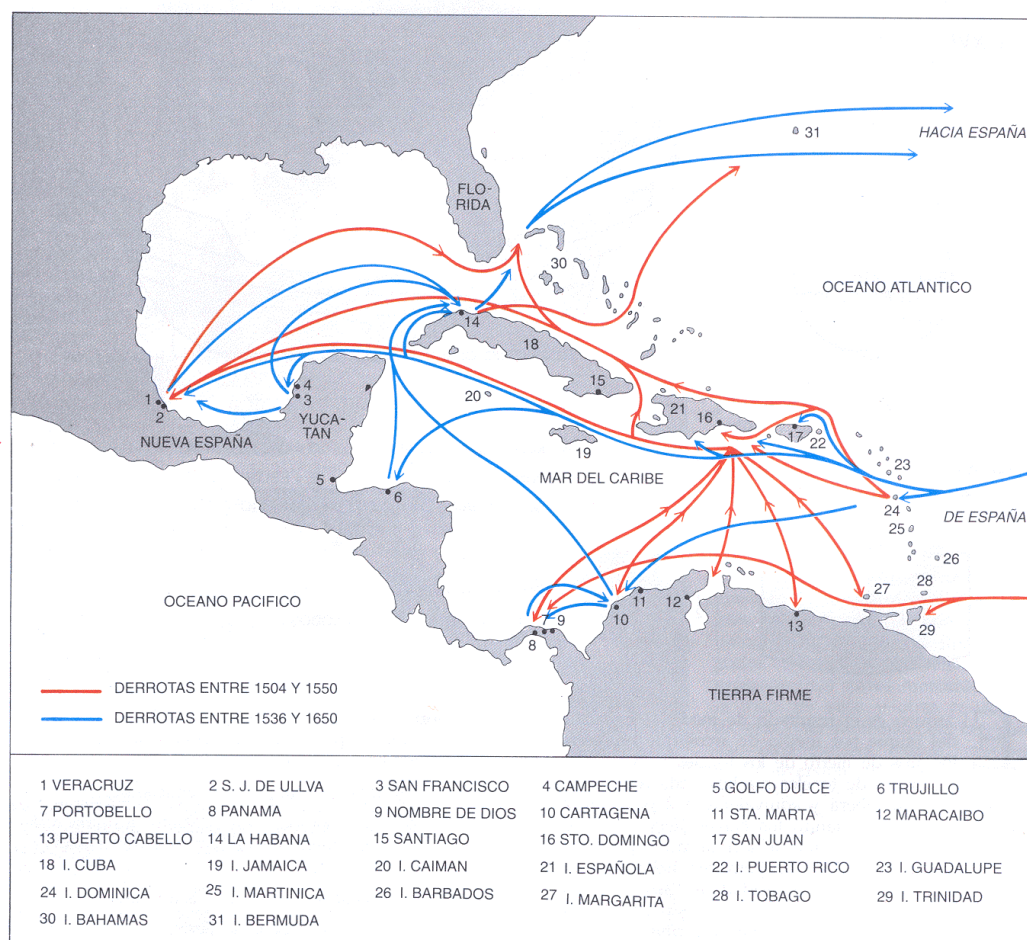
La Armada del Mar Océano cumplía la misión de defender las costas peninsulares y el tráfico atlántico con el norte de Europa; sus galeones<sup>1</sup> quedan prácticamente reducidos a la Capitana y la Almiranta Reales. La organización del comercio con las Indias queda establecida definitivamente con Felipe II. La Real Cédula del 10 de julio de 1561 determina que salgan dos flotas anuales: una para Nueva España y la otra para Tierra Firme. Con cada flota deben ir sendas naves armadas como Capitana y Almiranta. Aunque al principio sólo se exige que carguen 100 toneladas menos y lleven 30 soldados, cinco años más tarde, ante los ataques de Hawkins y Drake, se ordena que sean de 300 toneladas de porte por lo menos, y vayan sin carga alguna y con su artillería incrementada con 8 cañones de bronce, 4 de hierro y 24 piezas menores, y una dotación de 200 hombres.



---

<sup>1</sup> Imagen 4. GALEONES DEL ESCORIAL (Sala de Batallas), pintados por GraneUo y Fabricio en 1583. Son carracas mezcla de los tipos holandés e italiano. En la imagen del galeón San Martín (*derecha*), de 1000 toneladas, junto a errores impropios de un marino o de un pintor del natural, se descubren características de su rango así como valiosos detalles de su construcción y de su maniobra, que lo distinguen como un verdadero galeón del Rey: estandarte real, rojo carmesí con el Señor Santiago, y fanales; monta 34 cañones y arbola tres palos y bauprés en el espolón; castillos alterosos, el de proa retraído a popa para defenderse; los costados se recogen en las bordas y se refuerzan con fuertes cintones; las amuradas se recrecen con falcas para protección; aún los palos machos soportan grandes gavias y son de un solo árbol, y los masteleros, incipientes, muy cortos.

Las armadas<sup>1</sup> de la Flota de Tierra Firme y la de la Flota de Nueva España solían hacer juntas las derrotas entre Sanlúcar y las Indias. La formaban dos naves de guerra, la Capitana y la Almiranta. En ocasiones eran ayudadas por los



navíos de la Armada de Barlovento. En 1569 se diferencian totalmente las salidas de las dos flotas que van a Indias: la Armada y Flota de Nueva España, con destino a Veracruz, que saldría en abril; y la que iba a Nombre de Dios (y años después a Portobello), en Tierra Firme, que saldría en agosto.

La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias se creó para escoltar a la Flota de Tierra Firme durante toda su derrota. Se la denomina Galeones de Tierra Firme, o simplemente los Galeones. y por este nombre llegan a conocerse, por extensión, todos los barcos que navegan en dichas flotas.

La Armada de Barlovento, cuya misión era limpiar las aguas del Caribe de piratas y evitar el comercio ilegal, se esbozó en 1535, con 3 carabelas y 3 navíos gruesos de armada, pero no se constituyó hasta 1595, como heredera de las escuadras de galeras y carabelas de 1543, y sobrevivió hasta 1750. Los navíos que la compusieron fueron fabricados

<sup>1</sup> Imagen 5. RUTAS DE FLOTAS y GALEONES DE INDIAS. La "ruta de los galeones" partía de la costa andaluza, rumbo a la costa africana ya las Canarias, derrota que duraba unos 7 u 8 días. En las islas se hacía escala y avituallamiento, hasta que en el siglo XVII se prohibió el desembarco. De las Canarias la Flota viraba al sudoeste y continuaba al oeste aprovechando los vientos generales, sin alterar el rumbo hasta no estar a la vista de la Deseada, Guadalupe u otra isla. A veces, la Flota de Tierra Firme entraba a la costa venezolana por el canal entre Tobago y Trinidad, que se llamó después Pasaje de los Galeones. Esta derrota duraba de 25 a 30 días. A partir de La Deseada, la Flota de Tierra Firme seguía rumbo SO al Cabo de la Vela, y de allí a Cartagena, a donde llegaba a las 6 o 7 semanas de haber salido de España. Por el contrario, la Flota de Nueva España se apartaba en Deseada en dirección NO, pasando por Santa Cruz y Puerto Rico, a la vista de las islas de Mona y Saona, hasta la bahía de Neyba, en La Española, donde se tomaba leña y aguada. Desde aquí la Flota navegaba frente a Cabo Tiburón, Cabo de la Cruz, Isla de Pinos, Cabos Corrientes y San Antonio, en el extremo occidental de Cuba. El último tramo, de San Antonio a la Vera Cruz, podía seguir dos rutas, una interior o de Invierno, y otra exterior o de verano. La interior se extendía al NO, lejos de los arrecifes de Alacrán, para bajar luego a Vera Cruz; la exterior seguía la costa de Campeche, entre cayos y bajíos, hasta llegar a Vera Cruz subiendo el canal del SE. Entretanto, tenía lugar la feria de Portobello y, mientras los galeones andaban por las Indias, los españoles mantenían todos los puertos cerrados por temor a que sus rivales europeos adquirieran noticia de los movimientos de la flota y del valor de su cargamento.

en Campeche y en La Habana con maderas tropicales y palos de Pensacola y la Florida y demostraron ser muy superiores a los que se hacían en el Cantábrico por entonces, hasta el punto de que su Capitana se dedicó a la Armada del Océano.

La Armada del Mar del Sur protegía la navegación entre el Virreinato peruano y el istmo de Panamá. En 1519 se había concedido una capitulación con Andrés Niño para fabricar dos navíos de 150 toneles sobre la Mar del Sur de la Tierra Firme. y en 1535 Carlos I autoriza la construcción de cualquier tipo de navíos en el Mar del Sur de Guatemala, cuando había en sus astilleros 3 galeones de 100 toneles.

El galeón de Manila, nao de Acapulco o navío de China, constituía un caso singular. No forman escuadras, ni protegen a ningún convoy o flota. En 1565 consiguen realizar el tomaviaje de Manila a Acapulco López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, en la nao San Pedro. Se abre con ello una ruta de 130 días a lo largo del paralelo 42, que será seguida por más de doscientos cincuenta años.

### **El galeón de la primera mitad del XVI**

La evolución del galeón fue muy lenta. Aunque una Real Ordenanza de 1501 prescribe que se construyan carracas para perseguir a los piratas, y. se premia la construcción de naves con más de 150 toneladas, todavía en 1521 solo se usan carabelas armadas para proteger a las naves que viajan en el tráfico de las Indias. La solución que se adopta incluye formar pequeñas armadas de tres a cuatro naves de unas 60 toneladas, generalmente carabelas y galeras que patrullan entre los archipiélagos hispanos y los cabos de la Península. (La unidad de medida del volumen de carga de las naos fue el tonel, igual a dos pipas, unos 8 codos cúbicos. Era "tonel macho" o solo "tonel" si eran 8 codos cúbicos de ribera, o sea 1,5183 metros cúbicos, y era una tonelada si medía 8 codos cúbicos castellanos, o sea, 1,3844 metros. A partir de 1590 se usa solo el tonel macho, por lo que toneles y toneladas deben considerarse iguales unidades de medida del volumen de carga.) En 1537 sale por vez primera una Real Armada, compuesta de velas latinas al mando de Blasco Núñez Vela, para escoltar el retorno de la primera "flota del tesoro".

Los antecedentes inmediatos de los galeones son, pues, naves armadas para defenderse, no para atacar. Hasta 1550, se utilizan naves armadas para traer caudales de las Indias o proteger a las mercantes, pero no se pueden considerar galeones. En este año se promulga la Orden por la que se establece que con todas las flotas deben ir dos naos más armadas, una por "Capitana" y la otra por "Almiranta".

En la navegación hispana a las Indias no se incluyen registros de naos-galeones hasta 1524, con la 'Santa Elena', de unos 180 toneles. Posteriormente, se registran sólo naos-galeones aisladas, hasta 1538, año en el que, para proteger a las naos de los corsarios franceses, se registran de 3 a 7 galeones de 180 10neles cada año. También se usan naos armadas para llegar a las costas del Mar del Sur. El porte de los galeones que van a Indias aumenta hasta alcanzar los 375 toneles en 1549.

Entre los primeros galeones que se citan destacan los dos que Alvaro de Bazán ofrece en un histórico asiento con el Emperador, en 1540, para la guardia del Mar Poniente de España, desde Gibraltar hasta Fuenterrabía, que entre ambos medían 1300 toneladas. Con ellos, integrados en una armada permanente con dos galeazas de 800 y de 1200 toneladas, se quiere hacer frente a los ataques de los corsarios franceses, que no cesan hasta 1550. Tanto estos dos primeros galeones como los que el propio Bazán asienta en 1550 por diez años, "gruesos galeones de su nueva



invención", y cuya traza se desconoce, son galeones novedosos y por tanto anómalos en su tamaño y proporciones, que no pueden tomarse como habituales ni característicos de la España de la primera mitad del XVI.

(En esta misma línea innovadora, y con la misión de defensa preventiva, su hijo, el primer Marqués de Santa Cruz, propone doce años más tarde las primeras "fragatas", embarcaciones mixtas con remo y vela, para servicio de descubierta y caza, que toman su nombre de las aves rapaces marinas tropicales a las que quieren emular en su agresividad y potencia.)

Difieren las naves españolas de esta época de las portuguesas que cubren la conexión con la India y, con frecuencia, sobrepasan las 800 toneladas. El galeón portugués muestra una clara relación con la galera, de la que es fácil que evolucionara, y se distingue también claramente de las grandes carracas o "naus da Carreira da India". Posteriormente, durante el período de la unión peninsular, los galeones y las carracas portuguesas acaban en un solo tipo que se denomina "galeao".

También se diferencian los galeones españoles de los ingleses. La marina inglesa del s. XVI incluye, al principio, grandes carracas, como la "Mary Rose" de Enrique VIII, y luego galeones que son concebidos como naves armadas para el ataque. Así son los galeones ligeros de Hawkins, Drake, Raleigh y Howard: barcos de porte mediano o pequeño, finos, rápidos y maniobreros, ideados para hostigar al enemigo español con fuego artillero a distancia, evitando su abordaje, en el que eran superiores.

### **Tonelaje y armamento a bordo**

Los galeones españoles se van concretando como naves con alto bordo para la pelea cercana, con gran fortaleza para aguantar la mar y las armas a bordo, y con más armas y gente que las naves mercantes. Pero la traza de unos y otras es similares más, con frecuencia se toma una nao para hacerla galeón, mediante una conversión que debe incluir reforzar la estructura, aumentar las armas y el lastre, y despejar las cubiertas para embarcar más gente. Al mismo tiempo, se pueden modificar las superestructuras, alzándolas más.

En los textos de Alonso de Chaves y otros se especifica el armamento que debían llevar las naos de mercante: para una de 200 toneladas, 6 lombardas gruesas, 4 pasamuros y 40 versos, amén de armas blancas y arrojadas para el combate con barcos aferrados en abordaje. Hasta la campaña de Inglaterra los galeones españoles están diseñados para vencer en el abordaje e incluyen castillos altos y retraídos de la proa y de los costados, cuarteles de costado y jareta de protección en el combés, toldas y alcázares alterosos para dominar a la nave enemiga.

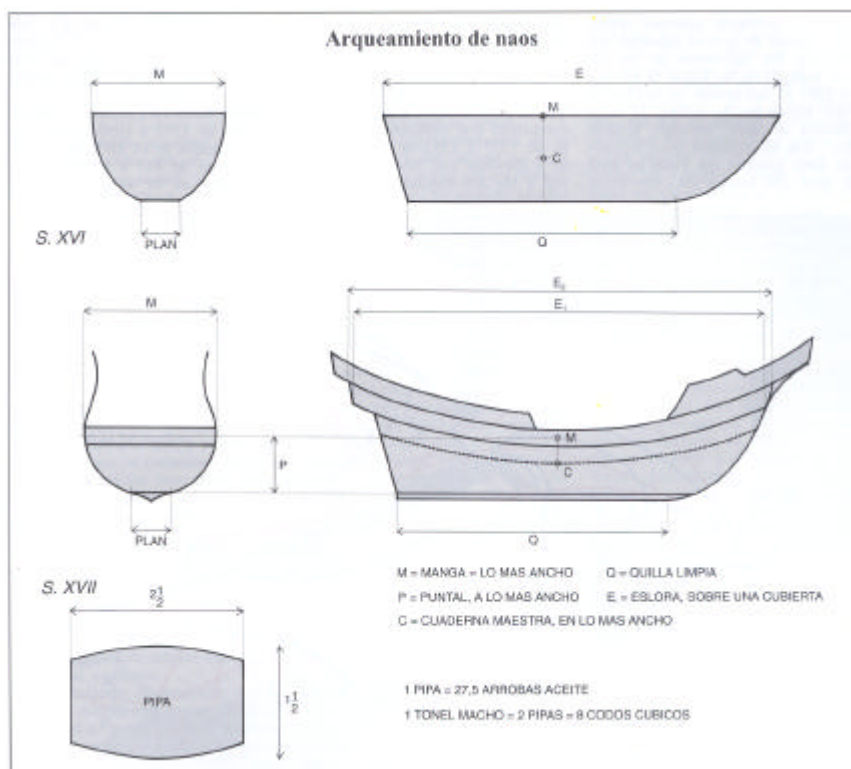
En el último tercio del siglo aparecen los primeros galeones reales. En el estado de general inquietud que provoca las agresiones de los navíos ingleses en las Indias se encarga en 1567 al Adelantado de la Florida, Pero Menéndez de Avilés, la construcción de unos "galeones agalerados". Son los primeros Doce Apóstoles. Estos galeones, que tenían un porte de unos 230 toneles unos con otros, sirvieron en varias flotas y fueron la base de la siguiente Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.

El número de galeones y los tonelajes medios de estos barcos de armada que hicieron la carrera de las Indias evolucionó con crecimiento constante: de 1537 a 1552 se emplean más de 6 galeones, que llegan como mucho a las 200 toneladas; de 1553 a 1562 el número desciende a 2, con igual tonelaje; de 1563 a 1577 suben a unas 4 las naves de armada, y el tonelaje medio a más de 300 toneladas; entre 1585 y 1589 el número aumenta hasta 10 galeones y 400 toneladas; de 1592 a 1650 la media de naves armadas es de 16 y su tonelaje medio pasa de 400 a 500 toneladas;

finalmente, en la última mitad del siglo XVII, aunque el número se reduce, los portes se duplican, y los galeones de Indias igualan y sobrepasan a los del Océano.

### Características de construcción<sup>1</sup>

En los primeros contratos de construcción del siglo XVI se contienen sólo las tres o cuatro dimensiones



esenciales de la nao y galeón: manga, puntal, quilla y eslora; de las formas sólo se hace mención a la traza (modelo de formas) del maestro constructor y la estructura se deja a la fábrica (construcción) del mismo. Se deduce de esto que la forma de construir estaba ligada a las formas del casco. En otros documentos se menciona como primera la traza de plantilla única y completa, usando un solo arco circular. Las cuadernas se arman sobre la quilla, uniendo las piezas que las componen con escarpes y pernos. Estas piezas, que se empalman siguiendo el contorno del vaso para formar las costillas, toman

distintos nombres, a partir de la quilla. Primero, se usan estamenara y barraganetes; luego, varenga-genol-barraganete; finalmente, se emplea varenga-genol y varias ligazones hasta el barraganete. El trazado se hace sobre los maderos cortados con su curva natural, y se desecha la madera que sobra, quitando tal cantidad de astillas que dan el nombre al astillero.

<sup>1</sup> Imagen 6. El arqueo es el resultado de medir la capacidad del buque por medio de arcos que representan los aros de hierro de los toneles o pipas. Se expresa en número de toneles machos, cada uno de 8 codos cúbicos de ribera y equivalente a 2 pipas de 27,5 arrobas de agua. Cuando los barcos tienen unas proporciones, trazas y fortaleza normalizados por el uso, se establecen fórmulas que permiten hallar la cabida del barco, o buque, sin necesidad de "arquearlo" propiamente llevando un aro o arco por sus bodegas. Dependiendo de estas proporciones y formas, se utilizan unas medidas u otras. Así, cuando el "plan" es la mitad de la "manga" y ésta es máxima en un puntal de su mitad, y las proporciones son de "as-dos-tres" para manga-quilla-eslora, se estima el arqueo por el producto:

$$(\text{manga}/2) * (\text{puntal}) * (\text{eslora})$$

es decir, se usan tres dimensiones que se pueden medir bien con la nao cargada ya flote.

Cuando las proporciones 1-2-3 ya no se mantienen, pero aún se usan las mismas trazas para las naves, el volumen del buque se calcula substituyendo la eslora por una longitud media:

$$(\text{manga}/2) * (\text{puntal}) * (\text{media de eslora y quilla})$$

Posteriormente, (1560), se reduce el volumen del buque en un tercio, para tener en cuenta los delgados de los extremos, y se usa:

$$(2/3) * (\text{quilla}) * (\text{manga}) * (\text{puntal superior})$$

Rodrigo de Valgas propone en 1570 otra fórmula que tiene en cuenta las medidas en la altura de la manga máxima:

$$(\text{eslora}) * (\text{cuarto de manga} + \text{semi-puntal})^2$$

Entre 1563 y 1590, Cristóbal de Barros afina aún más el arqueamiento e introduce un descuento del 5% por "delgados, árboles, baos y bombas", y un aumento del 20% para los navios de armada. Las Ordenanzas de 1607 incorporan las variaciones de la "nueva fábrica de Rentería", que Tomé Cano atribuye a Juan de Veas, y la Ley de Arqueo dada en Ventosilla en 1613 recoge la variación de las proporciones de manga-puntal-plan-quilla-eslora y corrigen el arqueo según las medidas reales: por la relación plan-manga por el puntal de la primera cubierta y el de la manga máxima. Las medidas españolas de longitud fueron, fundamentalmente: la vara castellana (835,9 mm); el codo (557,3 mm el castellano y 574,7 el real o de ribera); el pie (278,6 mm el de Burgos); y el palmo (209 mm).

Este método desperdicia mucha madera. Ante su escasez, surge la necesidad de trazar los planos de todas las cuadernas cuando se quiere armarlas con piezas menudas, para aprovechar el material mejor, lo que parece ocurrir primero en los astilleros ingleses, que, además, usan secciones compuestas con varios arcos circulares, ya en el s. XVII. Con los planos se asegura también la igualdad de las medidas de los bajeles de una serie. Para generar la superficie del casco esta plantilla única debe llevarse desde la maestra hacia popa y hacia proa, levantándola según la forma de los delgados o raseles y metiéndola según la manga del plan. Tanto los raseles como el plan se generan a su vez con la curvatura que toman listones de madera que se apoyan en cinco secciones básicas: la maestra, en el centro de la eslora; las cuadras, en los cuartos de ella; la roda de proa y el codaste de popa. Estos listones se denominan bagaras (origen de las vagras actuales), y se sitúan: unos en los extremos del plan, que son las cabezas de las varengas, o puntos de escora o escora; otros en los puntos de manga máxima, que determinan el puntal, y también el calado. Posteriormente, cuando el tamaño del bajel requiere mayor número de ligazones, se usan otras bagaras para situar las cabezas de estos elementos en líneas continuas, sobre las que se arman.

Está claro que la variación de la roda de proa y del codaste en popa determina un cambio en las formas de los extremos. El codaste cambia su ángulo con la quilla y se hace con el tiempo más vertical. La roda, que comienza siendo un cuarto de círculo, se hace también, cada vez, más empinada, dejando de ser tangente en su pie al codillo de proa o extremo de la quilla. Por otra parte, la importancia de roda y codaste es grande para el buen comportamiento en la mar de la nave. También influye la posición de las cuadras. Estas dos secciones se sitúan, inicialmente, en el final del fondo plano, cuando el plan pierde su manga, y se conocen como almogamas (del árabe "almochama", lugar de unión o encuentro de las tablas); luego se alojan en los cuartos de la eslora, y se llaman cuadras; y cuando la de proa se sitúa más a popa se llama mura o amura.

En el último tercio del s. XVI se reparten las variaciones de la plantilla de la cuaderna en altura, por medio de las pujas, y en la manga, usando las grúas. Son unas reglas de madera en las que se hacen una marca para cada cuaderna, según el constructor. Al principio sólo se usan la puja y la grúa de varengas, cuando el arco de la plantilla única de los genoles es circular y se mueve paralelo a sí mismo. Luego se modifican las plantillas y se complican las curvaturas, y se hacen necesarias otras reglas para variar los arcos: aparecen las grúas de genol. Pero cuando los vasos se alargan para conseguir velocidad, pierden estabilidad para la artillería y se hacen necesarios dos remedios: el lastre y los embonos. El primero aumenta el calado a costa de perder capacidad de carga útil; los segundos aumentan la manga con forros excesivos y pesados.

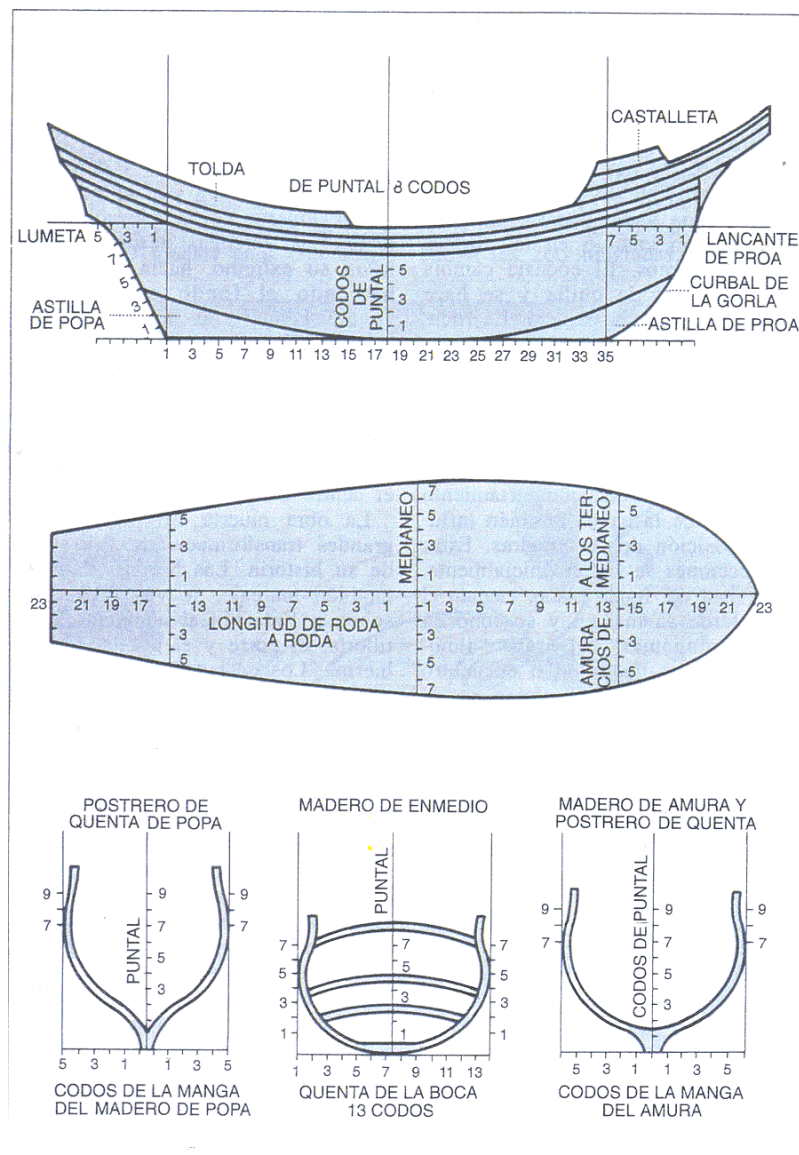
La solución la encuentran los constructores españoles en una nueva plantilla: son las jobas. Se citan por vez primera en las Ordenanzas de 1613. Las jobas permitirán abrir o cerrar los arcos de las secciones, manteniendo su forma, y constituyen la solución más sencilla y práctica para poder variar las formas de los delgados sin cambiar las plantillas de curvas. El método continúa vigente todo el siglo XVII, hasta que Gaztañeta propone el trazado de planos con arcos circulares, para cada cuaderna, en 1712. En las mismas Ordenanzas de 1613 se incluyen también por vez primera las medidas normalizadas para el yugo, la astilla muerta y el arrufo. El yugo, que es la pieza resistente de la popa, forma una cruz con el codaste y determina la manga del navío en su popa. La astilla muerta es la elevación que toman las varengas desde la quilla hasta su extremo, hacia el costado, haciendo el fondo en forma de "uve". Esta forma está justificada tanto por la buena hidrodinámica del vaso como por la seguridad en la navegación con escoras y en las varadas. El arrufo o rifadura es la curva que toman las cubiertas, que se levantan en los extremos más que en el centro de la nao.



La obra muerta del galeón sufre grandes transformaciones a lo largo de su historia. Las bordas, llamadas también mareaje, se van levantando sobre la flotación al aumentar la artillería, el porte y el número de cubiertas. Los costados así levantados, tanto en el combés como en la popa, se recogen hacia adentro, con lo que no quedan al alcance del navío enemigo en el abordaje, y pasan menos de la vertical en los balanceos. A los primeros alcázares, cubiertos con la tolda a popa del palo mayor, se les añade primero la toldilla, elevándose la popa exageradamente, hasta que la táctica del combate naval a distancia hace innecesarios tan altos bordos. y lo mismo le ocurre al castillo de proa, que comienza siendo una construcción de combate, adosada al palo trinquete y desaparece cuando se abandona la táctica del abordaje.

## Galeones del Rey

Felipe II convoca el primer debate moderno sobre construcción naval. Diego Flores de Valdés, Cristóbal de Barros, Pedro de Sarmiento, Juan Martínez de Recalde, y las Juntas de Santander y Sevilla, intercambian sus pareceres durante todo el año 1581 para definir las trazas, proporciones, medidas y fortalezas de los nuevos galeones, los "reales", que acaban siendo nueve. Se fabricarían en Guarnizo, entre 1582 y 1584; la Capitana y la Almiranta serían de 400 toneladas, y los demás de a 300.



los extremos, es decir, donde en lugar de varengas se usaban picas, o piezas en forma de "V" más levantada<sup>1</sup>. Los baos, de una sola pieza, eran maderos curvos de medio codo de grueso, y más de altura que se ponían en una hilera inferior, sin entablar, separados el tamaño de las pipas. La estructura se cubría con tablazón de 2/3 de codo de ancho y gruesos que iban de 1/5 en la quilla a 1/7 o 1/8 en las obras muertas.

<sup>1</sup> Imagen 7. GALEONCETE de D. García de García de Palacio (1587). Presentada como nao de 150 toneladas, tiene: 46 codos de eslora; de manga 14 en la maestra, 12 en la amura y 10 en el postrer madero de cuenta; 34 de quilla; de puntal 8 en el centro, 7 en el costado y 6 en la manga. Son las características propias de un galeoncete, aunque poco alteroso: castillo en proa, con los costados recogidos en la cubierta y gran vuelo del bao.

Durante los siglos XVI y XVII se mantienen las trazas; las proporciones evolucionan hacia vasos más alargados y se conserva la fortaleza de los maderos. Las trazas de las cuadernas eran circulares, con radios del orden de la mitad de la manga máxima, en la primera cubierta. Las medidas fundamentales siguen la proporción de puntal = 0,5 a 0,67, manga = 1, quilla = 2 a 3 y eslora = 3 a 4. Las quinas tenían escuadrías cercanas a un codo cuadrado, que se afinaban a los 3/4 en el codaste y en la roda. Mientras fue posible se hicieron con un solo tronco de haya o de roble. El codaste era, preferentemente, de un solo madero, pero la roda había que componerla con maderos curvos ensamblados. Las varengas y demás elementos de las cuadernas se armaban con maderos curvos de medio codo de grueso, y el número de "maderos de cuenta", o con varenga, era de unos 3/4 de la longitud de la quilla en codos, lo que dejaba cerca de 1/4 de la quilla para armar

La primera consecuencia del fracaso de la Invencible es redoblar los esfuerzos para dotar a España de más y mejores galeones reales. Pero la construcción de Galeones del Rey es cara y consume largo tiempo en las deliberaciones y decisiones, ambos problemas de importancia para el Tesoro y la Armada. La solución definitiva a los problemas de la Real Hacienda se encuentra cuando la Casa de Contratación financia una armada permanente de 10 galeones con 80.000 ducados (1591). Nace así el sistema de Asientos que va a ser la práctica habitual durante todo el siglo XVII.

La construcción de buenos galeones plantea a la Corona el problema de la calidad de las maderas y de los constructores. Así, en 1593 se ordena que no se dé registro para Indias a ninguna nao fabricada en astilleros de las costas de Huelva ni de Cádiz, y que "ni navegue en la Carrera de armada ni de mercante". Se prefiere la calidad demostrada de las fábricas del Cantábrico. La madera procedía de los bosques de las provincias septentrionales, hasta que se esquilmaron. Se empleaba el roble para las piezas de gran longitud, y la encina, sólo al principio, para algunas curvas; para la tablazón exterior se usaba el pino de Utrera, y con preferencia el de Prusia, y luego Escandinavia, para los árboles; las velas eran de lino de Holanda o de "olona" y los cordeles de las jarcias se tejían de cáñamo de Calatayud, y luego de Riga y Holanda. La brea para calafatear se hacía en Vizcaya, pero el alquitrán era de Moscovia.

### **La construcción naval en las Indias**

Las construcciones navales en los astilleros de Indias se consolidan con las fábricas de La Habana, Guayaquil, Cartagena, Veracruz y Campeche. En ellos se habían construido saetías, y unas fragatas muy buenas en La Habana que hizo P. Menéndez de Avilés en 1589, y se fabrican otros barcos menores, como carabelas y galeras, y se asientan galeones en La Habana (1609).

Los materiales americanos demuestran una duración de dos a cuatro veces mayor que los peninsulares y europeos, pero hay que enviar allí las anclas, arboladura, jarcia y estopa, de lo que carecen. Entre las maderas más usadas en las Indias se cuentan: caoba, sabicú, palo de Maracaibo y pino de Florida, en el área del Caribe; teca, lauán, guijo y molave en las Filipinas. y la introducción del abacá para la jarcia redujo su peso y aumentó considerablemente su eficacia.

### **El galeón en el XVII**

A principios del XVII el galeón ha adquirido ya su perfil definido. Las medidas que debe tener se establecen por la Ordenanza de 1607, que configuran con claridad unas naves de guerra y por ello desatan la oposición de los fabricantes de Guipúzcoa, a los que conviene más construir naos de carga para emplearlas en la Carrera que galeones para las armadas del Rey. El pleito, en el que intervienen Juan de Veas, Diego Brochero y Diego Ramírez, acaba en la redacción de unas nuevas Ordenanzas en 1613. Entretanto, se fabrican 6 galeones en La Habana (1613) y comienza un período en el que se prefieren en la Casa los navíos criollos a los de los guipuzcoanos.

De esta época (1613) data la primera Cédula de Ventosilla sobre el modo de medir y arquear las naos, ampliada el año siguiente, que constituye el primer Reglamento de Arqueo conocido. Se conoce entonces como "arqueo" a la medida de la capacidad de carga de una nave, expresada en número de pipas o toneles. Las distintas Ordenanzas Reales, que se suceden desde la de 1607, pretenden resolver el problema que plantea la barra de Sanlúcar a



la necesidad de usar vasos con mayor porte, llevar carga y armamento, y tener fortaleza suficiente para la navegación a las Indias.

Las Ordenanzas que se van dictando a lo largo del XVII nos ilustran las modificaciones de las nave. Así, en la de 1613 se manda alargar la quilla respecto de la manga y con ello se penaliza el arqueado en relación con la quilla. Fueron un fracaso en su aplicación. Las Ordenanzas de 1618 acortan la quilla en 2 codos para todas las naves, que ya no se llaman "galeones" sino "navíos", y vuelven a aparecer los quebrados de proa (para la bita) y de popa (para la caña y el pinzote).

El galeón, debido a su origen en la nao y a su misión de escolta en las flotas, no navegaba, generalmente, a más de seis nudos. La necesidad de disponer de navíos más veloces para responder a los ataques de los enemigos, motiva la investigación para cambiar las trazas, los portes y las proporciones. Así se tiene el galeón de dos andanas de Juan de Amassa (1628) y las propuestas de fragatas y galizabras de 1626, que no llegaban a las 300 toneladas. Se trataba de mejorar la movilidad en el combate, haciéndolos más finos y con la artillería repartida en dos cubiertas para no entorpecer su uso.

En la década de 1630, la escasez de vasos apropiados para las flotas de la plata lleva a la Junta de Guerra a tomar la decisión de convertir en galeones meros barcos para la carga del tesoro, sacando para ello los mejores cascos de la metrópolis, reforzándolos para la carga y para la mar, armándolos y aderezándolos, es decir, substituyendo algunos maderos y reponiendo los elementos de jarcia, velamen y maniobras. A cambio, la escolta se confiaría a embarcaciones extranjeras y urcas.

En su propuesta de 1635 Juan de Amassa ofrece fabricar un galeón de 18 a 20 codos de manga, *que "no pescando más agua que los navíos de la misma manga que hoy navegan de mercanta y llevando la misma carga que ellos jugase con efecto las dos andanas de artillería con 50 piezas sin que le embarazase la carga"*.

Los galeones españoles se usan para el tráfico con las Indias, pero no para defender sus aguas, ni unas islas y puertos que están, con frecuencia, poco guarnecidos y menos poblados. A las calamidades que la mar impone a nuestros barcos y el escollo de la barra, hay que sumar la continua acechanza de las naves francesas, holandesas e inglesas.

En el Atlántico europeo las cosas no van mejor para las armadas de Felipe IV. La destrucción de los astilleros del Cantábrico por los barcos de Richelieu, la pérdida de los 14 galeones de Guetaria (1638) y el desastre de las Dunas (1639) arruinan la capacidad de construir barcos en España. Desde 1640 se viene produciendo un rápido crecimiento del tamaño de las grandes naos de guerra españolas, como son las Capitanas de la Armada del Océano.

A este crecimiento contribuye, posteriormente, el traslado de la cabecera de las Flotas a la bahía gaditana, en 1680, con lo que se elimina la restricción del calado por la barra de Sanlúcar.

## XVIII: muerte del galeón

Los últimos galeones españoles mueren sin mucha gloria en los desdichados sucesos en los que las funestas alianzas reales los complican azarosamente. Así ocurre con los 22 barcos que, el 11 de junio de 1702 zarpan de La Habana rumbo a Cádiz, escoltados por 23 barcos de guerra de Francia por carecer España de ellos. Se recuerdan como "galeones" por el mimetismo del nombre de los que solían escoltarlos a Tierra Firme. Acechados por una armada anglo-holandesa de 50 naves de guerra y más de 100 transportes se refugian en la ría de Vigo.

Catorce "galeones" fueron descargados y luego quemados en el fondo de Rande el 23 de octubre, y 5 fueron apresados por Rooke.

En 1705 sólo quedan la Capitana y la Almiranta de la Armada del Océano' y se les da fondo en Puntales para impedir el acceso del inglés a la bahía de Cádiz. La llegada al trono de España del primer Borbón coincide con la puesta en práctica de las nuevas ideas que, sobre la Construcción Naval proponen Gaztañeta y otros técnicos españoles.

Desde la Corona se dicta el 21 de febrero de 1714 que todas las fuerzas marítimas españolas se denominen Real Armada, en lugar de los nombres de las escuadras de provincias que tenían hasta entonces. Todavía en 1720, tres años después de las Ordenanzas Navales de Patiño, se da el Reglamento de Galeones, con el nombre de "Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos". Pero van a ser las "Proporciones" nuevas de Gaztañeta, adoptadas por Real Orden de 13 de mayo de 1721, las que substituyan los galeones por los navíos en la Armada Real de España.

Los nuevos tiempos aconsejan el traslado final de la Casa de Contratación a Cádiz, por Patiño (1729). Los despachos de Galeones y Flotas y el método de comerciar los residentes en Indias con España son objeto de una Real Cédula (1735), dos años antes de que saliera la última Flota de Galeones para Tierra Firme. Fue ésta la de Blas de Lezo, con sólo dos galeones, que ya se citan como "navíos de registro", que acompañan a seis mercantes. Sin embargo, las Flotas de Galeones desaparecieron cuando Vernon destruyó la plaza de Portobello (1739). Las Flotas de Nueva España aún continuaron saliendo cada tres o cuatro años, con unos seis navíos de registro, hasta la última, que lo hiciera en 1776 bajo el mando de don Antonio de Ulloa. El final de las Flotas de Indias lo decreta Carlos III en 1778 con el Reglamento de Libre Comercio para América (28 de febrero de 1789). Es, también, el fin definitivo de los galeones.

### BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA

LOS BARCOS ESPAÑOLES DEL SIGLO XVI Y LA GRAN ARMADA. J. L. Casado Soto. Ed. San Martín; Madrid, 1988.  
LAS ARMADAS DE FELIPE II. R. Cerezo Martínez. Ed. San Martín; Madrid, 1988.  
ARMADAS Y FLOTAS DE LA PLATA (1620-1648). F. Serrano Mangas. Banco de España; Madrid, 1989.

# El navío de Línea Español

*Todo el mundo está convencido de que los mayores navios de guerra de la época de la vela eran ingleses, aunque en realidad el mas grande y artillado de aquel tiempo fue el español "Santísima Trinidad"*

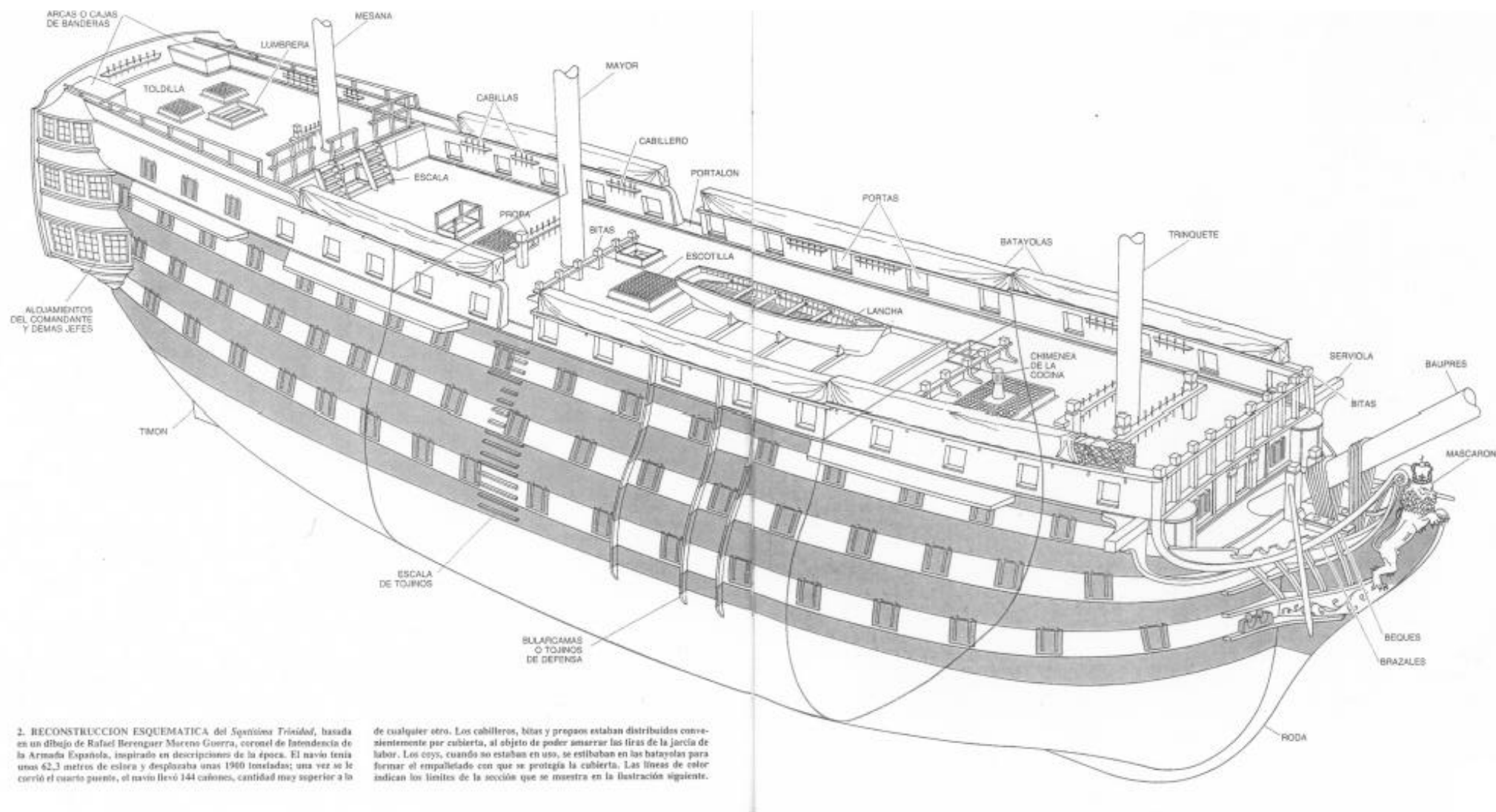
John D. Harbron



El 21 de octubre de 1805, en cabo Trafalgar, la flota Inglesa al mando del almirante Lord Horatio Nelson destruyó la escuadra franco-española, en un combate naval que fue el último y el más sangriento de la era de la vela. Esta derrota significó el fin de España como potencia naval y, a los ojos del mundo, los ingleses se convirtieron en los mejores navegantes, proyectistas y constructores navales del siglo XVIII. Sin embargo, los oficiales y marineros de la época eran plenamente conscientes de que el más temible de todos los navíos que intervinieron en Trafalgar era el *Santísima Trinidad*, de 1900 toneladas, por tratarse de un verdadero fortín flotante, con costados de caoba de 60 centímetros de grueso, y tripulado por unos 1200 hombres, entre marineros y soldados. En más de una ocasión el propio Nelson lo alabó por sus características y robustez, aunque lo admiraban también la mayoría de enemigos de España. Una muestra de su valor como máquina de guerra se desprende de los acontecimientos que sufrió tras ser apresado por los ingleses durante



la batalla. Inmediatamente, y ante el temor de que fuera reapresado por los restos de la flota española en retirada, los ingleses intentaron remolcarlo hasta Gibraltar, aunque los daños que había sufrido durante el combate y el temporal que se desencadenó a continuación se encargaron de impedirlo, hundiéndose dos días después. Así pues, todo lo que conocemos de este navío tan formidable procede de relatos contemporáneos.



2. RECONSTRUCCION ESQUEMATICA del *Sancti Spiritus*, basada en un dibujo de Rafael Berenguer Moreno Guerra, coronel de Intendencia de la Armada Española, inspirado en descripciones de la época. El navío tenía unos 62,3 metros de eslora y desplazaba unas 1960 toneladas; una vez se le cortó el cuarto puente, el navío llevó 144 cañones, cantidad muy superior a la

de cualquier otro. Los cabelleros, bitas y prepaos estaban distribuidos convenientemente por cubierta, al objeto de poder amarrar las fajas de la jarcia de labor. Los coys, cuando no estaban en uso, se estibaban en las batayolas para formar el empalme con que se protegía la cubierta. Las líneas de color indican los límites de la sección que se muestra en la ilustración siguiente.

Por lo general, los historiadores no hablan de la construcción naval española, y probablemente ello se debe a las derrotas que sufrió la marina arbolando este pabellón durante el siglo XVIII. No obstante, la realidad es que tales derrotas se debieron a la superioridad, tanto en táctica como en disciplina, de los ingleses, pero en ningún caso a los defectos de la construcción naval española, olvidando además, y con gran parcialidad, el éxito con que España organizó y mantuvo las rutas mercantes del Nuevo Mundo .

Los navegantes españoles de los siglos XV y principios del XVI ampliaron considerablemente el mundo conocido y a principios del 1600, escasamente 80 años después del desembarco de Hernán Cortés en México, habían fundado de 40 a 50 establecimientos en América del Sur, la mayor parte de los cuales sólo se podían defender y avituallar por vía marítima; de ahí que el éxito de tales establecimientos sea obligado atribuirlo, en buena parte, a la existencia de una construcción naval de gran calidad y que se mantuvo durante más de 300 años.

La colonización del Nuevo Mundo hubiera sido imposible de realizar con el tipo de buque más destacado, en todos los aspectos, de la construcción naval española: la galera, una nave de mucha eslora y poca manga, propulsada a remo y vela, y que intervino en todos los combates navales sostenidos en el Mediterráneo durante la Edad Media. (La última gran batalla naval de la época del remo, en la que una flota combinada de galeras de España y de otros países europeos derrotó a los turcos, se produjo en las costas de Grecia, y concretamente en Lepanto en 1571.)

La galera, sin embargo, era difícilmente utilizable para las travesías del Atlántico, por tratarse de unos viajes muy duros y de larga duración. Por esta razón tanto Colón como sus seguidores se valieron de las llamadas naves de alto bordo, hasta el extremo de que a fines del siglo XVI las unidades de este tipo habían reemplazado prácticamente a la galera en la marina española. Al ser mucho más manguda y tener varias cubiertas, la capacidad de la nave de alto bordo era mayor que la de cualquier galera y por tal motivo podía llevar más carga, gente, cañones y velas, todo lo cual era imprescindible para los grandes viajes comerciales y de descubrimiento. Además, al tener el casco de fondos redondeados y cerrado de bocas, la nave de alto bordo era muy marinera.

La nave de alto bordo arbolaba tres palos y respondía a dos proyectos básicos bien distintos, conocidos por galeón y navío. Los galeones españoles eran las naves mercantes que transportaban los cargamentos de oro, plata y materias primas, y llevaban un elevado número de tripulantes y pasajeros. Los navíos, en cambio, eran buques de guerra, que se caracterizaban por el grosor del forro y llevar cañones; los más artillados se conocían como navíos de línea y eran los que iban en cabeza en los enfrentamientos navales. El gran navío español de mediados y fines del siglo XVIII fue la culminación de tres siglos de construcción de naves de alto bordo y de tres palos, siendo el Santísima Trinidad el mejor ejemplo de ello.



The image contains three technical drawings of a traditional wooden boat hull, likely a Spanish galleon, with labels in Spanish.

**Top Left: Cross-section of the hull (SECCION DEL PALO).** This circular diagram shows the internal structure of the hull. Labels include:
 

- TAPA (Cover)
- CUCHILLO O CHAPUZO (Knife or wedge)
- LIGADA (Lashed)
- ZUNCHO (Rivet)

**Top Center: Cross-section of the hull (MECHA, ALMA O MADRE [A]).** This diagram shows the internal structure of the hull. Labels include:
 

- DADO (Block)
- REBAJE (Cutout)
- DADO (Block)

**Top Right: Cross-section of the hull (CINTA).** This diagram shows the internal structure of the hull. Labels include:
 

- FORRO INTERIOR (Inner Plating)
- FORRO DE CUBIERTA (Deck Plating)
- BAD (Batten)
- DURMIENTE (Sleeping)
- CURVACION (Curvature)
- FORRO DE CUBIERTA (Deck Plating)
- BAD (Batten)
- CINTA (Belt)

**Bottom: Perspective view of the hull.** This diagram shows the hull from a perspective view. Labels include:
 

- LIGADA (Lashed)
- TAPA (Cover)
- ZUNCHO (Rivet)
- CUCHILLO O CHAPUZO (Knife or wedge)
- MAYOR (Major)
- CUBIERTA (Deck)
- PORTAS (Doors)
- PUNTA (Point)
- BAD (Batten)
- CUARTO PUENTE O CUARTA BATERIA (Fourth Deck or Fourth Battery)
- TERCER PUENTE O TERCERA BATERIA (Third Deck or Third Battery)
- SEGUNDO PUENTE O SEGUNDA BATERIA (Second Deck or Second Battery)
- PRIMER PUENTE O PRIMERA BATERIA (First Deck or First Battery)
- CURVACION (Curvature)
- CUBIERTA DEL SOLLADO (Deck of the Sollar)
- BODEGA PRINCIPAL (Main Storehouse)
- SOBRECUBIERTA (Overdeck)
- QUILLA (Keel)
- QUILLAS (Ribs)
- CARLINGA DEL PALO MAYOR (Carling of the Main Mast)
- CAÑON DE 8 LIBRAS (8 Pound Cannon)
- CAÑON DE 18 LIBRAS (18 Pound Cannon)
- FORRO EXTERIOR (Outer Plating)
- CAÑON DE 24 LIBRAS (24 Pound Cannon)
- CAÑON DE 32 LIBRAS (32 Pound Cannon)

y bueos. Las provisiones para el viaje iban estibadas en la bodega principal. En el sollado se encontraban la enfermería y los pañeros donde se guardaban las cargas de pólvora. Los cañones de mayor calibre y peso iban montados en el primer puente, que se encontraba encima mismo del sollado. La tripulación, que se alojaba en el segundo y tercer puente, dormía en coya colgadas.

maniobrar las velas.

Sin embargo, para el navegante, lo más importante era el comportamiento de todo ello en la mar, es decir, del conjunto formado por la estructura de madera, las velas y la jarcia. Los efectos del viento y de la mar en los miles de piezas de madera unidas con cabillas de ese mismo material o con pernos de hierro eran mucho más acusados que en los veleros actuales, y los marineros, siguiendo las órdenes de sus superiores, no cesaban de mantenerlo todo constantemente en equilibrio. El navío, crujía, gemía, cabeceaba y daba balances en su andar a través de los océanos del mundo; su comportamiento era totalmente distinto del que han conocido los navegantes de épocas posteriores. De hecho, los grandes veleros existentes hoy en día son de casco de acero, y por tanto de una construcción muy robusta y rígida.

El secreto del éxito de la construcción naval española fue la gran calidad de la madera empleada por los astilleros. Los cascos de las naves de guerra inglesas y francesas eran de roble, en tanto que los palos y vergas se hacían de pino. En cambio, las colonias españolas de América suministraban a la marina de la metrópoli maderas muy duras, como la caoba, procedentes de Cuba y de la costa de la actual Honduras. La caoba, concretamente, es mucho más resistente que el roble a los efectos de la putrefacción, producida por un hongo que consume la celulosa de la madera hasta convertirla en una especie de esponja que se reduce fácil mente a polvo. Este problema afecta a todos los buques de madera, de modo que la posesión de fuentes de aprovisionamiento de madera dura era esencial para cualquier marina, no sólo en lo que respecta a la construcción de nuevas unidades, sino para la reparación de las existentes. Con el empleo de madera dura, el intervalo entre reparaciones de los buques podía ser muy amplio, lo que representaba una gran ventaja para la marina que disponía de ella. Por esta razón, mientras los franceses e ingleses dudaban de su capacidad de obtener el roble y pino necesarios para la construcción y mantenimiento de las flotas respectivas, España estaba suficientemente surtida de madera dura procedente de las colonias americanas. La mayor parte de esta madera llegaba al astillero real de La Habana, donde se construyeron 74 de los 221 navíos puestos en servicio por España durante el siglo XVIII, y siendo en la década de 1770 el principal país constructor de navíos del mundo. El Santísima Trinidad, con casco y cubiertas hechos exclusivamente de caoba, se botó en La Habana en 1769.

La cantidad de madera empleada en la construcción de un navío era impresionante: en total se necesitaban unos 3000 árboles, cada uno de los cuales proporcionaban unos 180 metros tablazón, y esto para un navío de tercera clase, la unidad básica de todas las marinas europeas. El pino para la arboladura crecía en abundancia en el actual México, necesitándose unos 40 árboles para hacer las 22 vergas de un navío de tres palos y de tercera clase. En la era preindustrial de fines del siglo XVIII, el astillero era el centro manufacturero más importante y los grandes navíos de Línea las obras de mayor envergadura que se realizaron antes de la revolución industrial. De todos modos, los 60 navíos de tres puentes que participaron en la batalla de Trafalgar desplazaban en conjunto poco menos de 120.000 toneladas, es decir, un peso similar al de un petrolero actual de tamaño mediano.

Cuando un buque era sometido a reparación, los trabajos no se limitaban solamente a los puentes, cámaras, palos y velas, como sucede con los cascos de acero, plástico, fibra de vidrio o aluminio de la actualidad. En el siglo XVIII el mantenimiento de un navío de guerra exigía la sustitución periódica de todos los elementos integrantes del casco: de hecho, las unidades que combatieron en Trafalgar no eran exactamente los mismos buques que habían sido construidos y botados. El sistema empleado para la reparación puede resultar familiar a los navegantes deportivos de hoy en día: una vez trasladada la artillería, se daban desde tierra unos aparejos a la arboladura con los que se tumbaba el navío a la banda y en esta posición se procedía al carenado. Entonces se sustituían las tablas podridas o, en caso de no ser necesario, limpiaban los fondos de incrustaciones y luego protegían con productos apropiados. Normalmente los fondos iban recubiertos con planchas de cobre para proteger la madera del teredo y de la putrefacción.

También estos trabajos de mantenimiento prolongaban en gran medida la vida de un barco: el Santísima Trinidad tenía 36 años cuando fue hundido en Trafalgar, y el Victory, navío insignia de Nelson, 40.

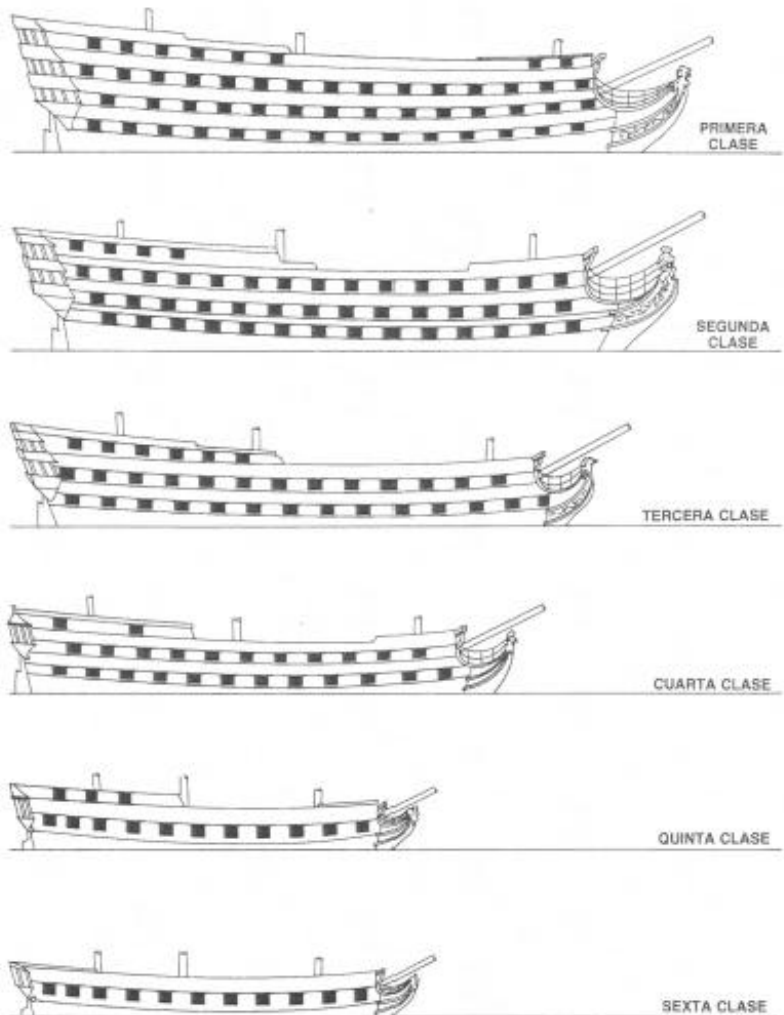
Por otro lado, un buque con los fondos limpios navegaba mejor y rendía mejores servicios a su capitán. En estas condiciones, al estar libre de incrustaciones, como sucedía en los que llevaban los fondos forrados con planchas de cobre, andaba más y respondía mucho mejor, maniobrando más fácilmente para entrar en acción. De todos modos, las consecuencias del aumento de velocidad no eran siempre beneficiosas. En la batalla de Trafalgar, por ejemplo, el navío inglés Royal Sovereign, recién forrado con planchas de cobre, dejó por la popa las dos líneas de navíos ingleses y se enfrentó solo al navío español Santa Ana, de 112 cañones, y por tanto mucho más artillado que él, recibiendo unas andanadas de artillería que le causaron

graves daños.

El coste del carenado era un factor decisivo en la economía de los estados marítimos europeos en época de guerra. Así, por ejemplo, el historiador José P. Merino Navarro, en su obra "La Armada Española en el s. XVIII" publicada por la Fundación Universitaria Española, de Madrid, dice que en 1763 la construcción del Victory costó 63.000 libras esterlinas, en tanto que los gastos de mantenimiento hasta el año 1815, en que finalizaron las guerras napoleónicas, ascendieron a 372.000 libras esterlinas. España, por la necesidad de proteger sus intereses tanto en América como en las islas Filipinas, tenía más centros de carenado y reparación repartidos por todo el mundo que los franceses e ingleses juntos, de modo que los navíos españoles se encontraban siempre en un estado de conservación muy superior al de sus enemigos.

El almirante Lord Cuthbert Colling-wood, uno de los grandes capitanes de la marina inglesa de aquella época, comunicó en más de una ocasión, tanto a Nelson como al Almirantazgo, el mal estado de conservación de los navíos de línea ingleses. Por este motivo, muchos historiadores de la marina han escrito que Inglaterra hubiera sido incapaz de combatir y vencer en otra batalla de Trafalgar, sin antes haber renovado las partes podridas de las unidades de la flota. De todos modos es probable que una reparación de esa importancia hubiera agotado totalmente los recursos financieros de la nación.

La renovación de la nota española en el siglo XVIII formó parte de la modernización de las instituciones que llevó a cabo Carlos III, uno de los monarcas del "despotismo ilustrado" de la época, quien introdujo nuevos métodos de planificación a largo plazo en toda la industria española, incluyendo los astilleros reales. Una de las mejoras más efectivas fue la normalización de los navíos de guerra. A principios del siglo XVIII cada navío respondía a un proyecto distinto. Sin embargo, en la década de 1770, los navíos empezaron a dividirse en seis clases o grupos, construyéndose los de cada uno de ellos de acuerdo con los mismos planos. Además, y aunque los proyectos de buques de distinta clase fueran diferentes, los cascos, estructuras de cubierta y aparejo vélico eran muy similares. El resultado de todo ello fue un espectacular incremento de la productividad de los astilleros, y precisamente en una época en que España necesitaba aumentar rápidamente la flota, a base de unidades nuevas con las que defender las colonias, tan distantes y codiciadas, durante el conflicto con Inglaterra. Cada uno de los seis proyectos fue el resultado de una solución de compromiso entre la necesidad de disponer de una plataforma flotante y estable donde montar los cañones y la capacidad de maniobrar con rapidez y desarrollar un buen andar a vela. La clasificación estaba basada en el número de puentes o cubiertas corridas y en el de cañones de cada buque. Los navíos de primera clase, como el Santísima Trinidad, eran los más grandes y de mayor porte. Este



5. CLASIFICACION DE LOS NAVIOS en función de número de cañones y de puentes. Los de primera clase eran los navíos de guerra más artillados y la mayoría de ellos llevaban de 80 a 110 cañones distribuidos en tres puentes. En los de segunda clase, el número de puentes era igualmente de tres, aunque el de cañones estaba comprendido entre 80 y 98; en cambio, los de tercera clase eran del porte de 74 a 80 cañones, repartidos en dos puentes. La denominación de navíos de línea se aplicaba a los de primera, segunda y tercera clase. Los de cuarta, quinta y sexta clase eran más ligeros y andaban más; se utilizaban como cruceros o correos. Los de cuarta clase montaban de 50 a 60 cañones en dos puentes; los de quinta clase tenían de 32 a 44 cañones en un puente y los de sexta clase de 20 a 28 cañones, en un solo puente.



llegó a tener hasta 144 cañones, y fue el único de cuatro puentes, es decir, de otras tantas baterías corridas, que estuvo en servicio. Todos los demás de primera clase tenían sólo tres puentes. Los de segunda clase portaban de 80 a 98 cañones repartidos en tres puentes, y los de tercera clase, de 74 a 80 cañones en dos. Las unidades de estas tres primeras clases se designaban generalmente como navíos de línea. Las unidades de la cuarta, quinta y sexta clase integraban normalmente las escuadras de crucero, pues el menor número de cañones lo compensaban con un mayor andar. Los de cuarta clase eran de dos puentes y llevaban un total de 50 a 60 cañones, en tanto que los de quinta clase eran de una sola cubierta y de 32 a 44 cañones; los de sexta

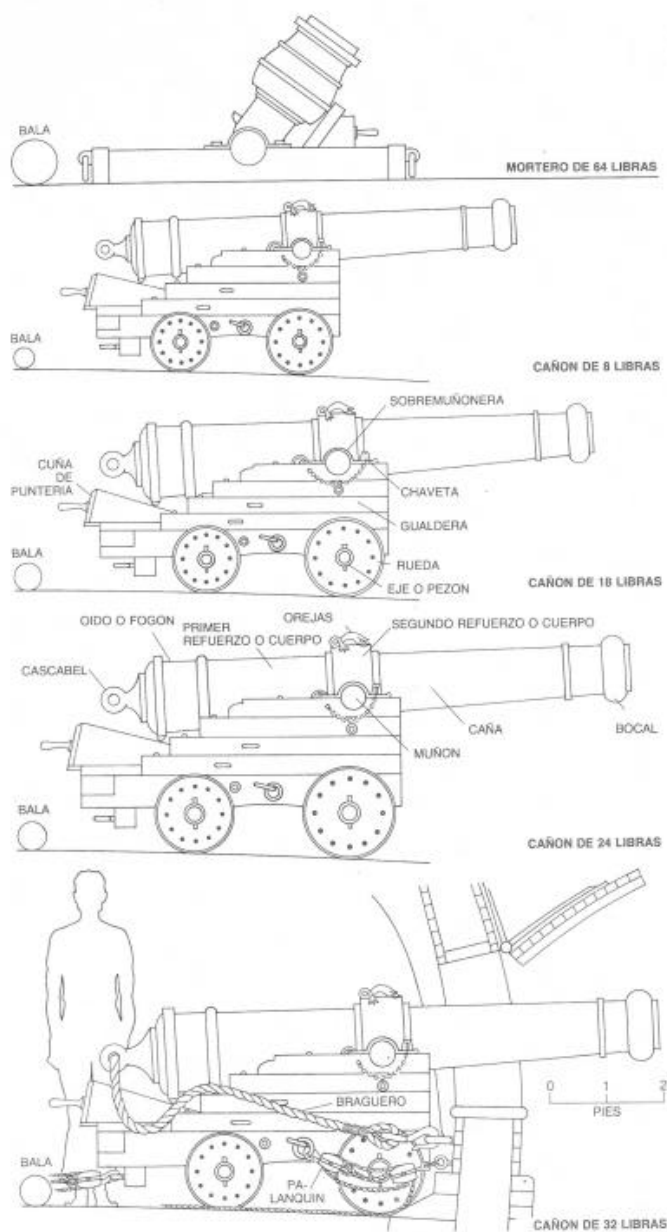
clase eran también de un solo puente y del porte de 20 a 28 cañones. Estas últimas unidades eran las más veloces de la marina española y, por lo general, se empleaban para llevar correo y despachos reales entre España y las colonias.

El puntal o altura de un navío español, medida desde la quilla hasta la cubierta superior, era similar a la de una casa de cinco pisos. En un navío típico de primera clase, la bodega principal iba encima del plan y a continuación venía el sollado. Las tres cubiertas donde iba la artillería se denominaban simplemente, de abajo arriba, primer, segundo y tercer puente o batería. Con mal tiempo, y por efecto del peso de los cañones, el buque balanceaba con exceso, y en tales condiciones era muy frecuente, principalmente en los navíos ingleses, que bebieran agua por las portas de la primera batería.

El sollado era la cubierta más resguardada de a bordo y en ella se encontraba la enfermería, donde el cirujano curaba los heridos y practicaba las amputaciones a que daban lugar las sangrientas batallas navales. Por esta razón los navíos ingleses solían llevar el sollado pintado de rojo, pues así los regueros de sangre procedentes de la mesa del cirujano eran menos visibles.

En el Santísima Trinidad había un crucifijo colgado del mamparo próximo a aquella mesa, símbolo de la fe por la que muchos hombres daban un brazo, una pierna o la propia vida. En el sollado se encontraban también los paños donde se guardaban las cargas de pólvora listas para ser utilizadas.

Con el fin de reducir la tendencia del buque a balancear, el casco de los navíos españoles era más mangudo a la altura de la primera batería que en el segundo y tercer puente. Por cuestiones de estabilidad los cañones de más calibre de a bordo, cada uno



4. CAÑONES Y MORTEROS de un navío de guerra del siglo XVIII. El *Santísima Trinidad* llevaba en el primer puente, o batería principal, 30 cañones de 32 libras y que se designaban así por razón del peso de la bala que normalmente empleaban. Los cañones de 32 libras eran los de mayor calibre que utilizaban las marinas a fines del siglo XVIII; tenían unos 3 metros de largo y podían alcanzar un blanco situado a una milla y media de distancia. El *Santísima Trinidad* llevaba en el segundo puente una batería de 32 piezas de 24 libras y en el tercero 32 piezas de 18 libras y 26 de 8 libras, además de morteros. Al ser remontado con un puente más, el número de cañones pasó de 120 a 144. Los aparejos empleados para poner los cañones en batería son los que aparecen representados, de una forma esquemática, en el cañón de 32 libras.

de los cuales tenía unos tres metros de largo y disparaba proyectiles de 32 libras, iban en el primer puente. El *Santísima Trinidad* portaba 30 cañones de este calibre, 15 a cada banda. A corta distancia un proyectil podía atravesar una pieza de roble de 90 centímetros de grueso, aunque de hecho los mayores daños los producía disparando balas encadenadas. Este mismo cañón podía alcanzar un blanco situado a una milla y media de

distancia.

El segundo y tercer puentes, además de llevar artillería, servían de alojamiento a la dotación, durmiendo la gente en coys colgados de los baos y que estibaban en las batayolas antes del inicio del combate. La cocina estaba situada en el centro del buque y consistía en un simple fogón donde la tripulación podía cocer comida o hervir agua. Los navíos españoles adolecían de llevar un exceso de dotación, pues empleaban una táctica que exigía el concurso de mucha gente, y como la mayoría era inexperta, resultaban difícilmente manejables. En la batalla de Trafalgar el Santísima Trinidad llevaba 1200 hombres, muchos convalecientes aún de las epidemias de cólera y malaria que afectaron al sur de España entre 1802 y 1804. En cambio, el navío inglés de primera clase Victory, cuya tripulación era igualmente excesiva, llevaba solamente 900 hombres, aunque muy expertos.

A bordo de los navíos españoles los alojamientos de los jefes estaban espléndidamente decorados, lo que era un fiel reflejo de la estructura jerárquica de la sociedad. Cada oficial tenía su propio camarote, donde vivía y comía con la misma comodidad que solía hacerlo en tierra. En la mesa de la cámara de popa no faltaban jamás la buena comida ni el buen vino, en tanto que los cajones y estantes de los muebles estaban llenos de porcelana, botellas de vino y cartas náuticas. Todo este lujo quedaba normalmente destrozado en el combate, y más teniendo en cuenta la táctica inglesa de disparar las andanadas a la popa del navío enemigo.

El hecho de que la dotación de un buque fuera muy numerosa se justifica perfectamente, pues aún en época de paz todos los trabajos necesarios para el manejo debían realizarse a mano. Al inicio del viaje, todo lo que se encontraba a bordo, incluyendo los pertrechos, munición, provisiones y aún los pesados cañones había que estibarlos o instalarlos a base del esfuerzo muscular. Luego, cuando el buque estaba navegando, los marineros debían subir a menudo a la arboladura para aferrar o largar cada una de las velas. Las bombas instaladas en el segundo puente y destinadas a achicar el agua de las sentinas había que manejarlas a mano, y durante el combate era preciso mantener en funcionamiento otras bombas suplementarias para apagar incendios y limpiar las cubiertas de sangre. Tanto la motonería como los cabrestantes empleados para levar las anclas y manejar las velas principales aliviaban algo el trabajo, pero de todos modos tanto aquella como éstos eran de funcionamiento manual. Al contrario de los ingleses, franceses y españoles consideraban los navíos de guerra como simples plataformas para llevar soldados y cañones, y si a ello unimos el hecho de que la dotación era normalmente inexperta, tendremos la explicación de la derrota que sufrieron en Trafalgar.

En principio, la táctica de los capitanes españoles era disparar contra el aparejo de los navíos enemigos al objeto de rendirles la arboladura, y seguidamente, una vez conseguido, abordarlos y apresarlos tras un cruento combate cuerpo a cuerpo.

En cambio, la táctica inglesa era disparar contra el casco del navío enemigo. Además, y como los ingleses empleaban unos buques muy balanceros, se adelantaron a los españoles en la sustitución de la llama por la chispa en el disparo de las armas, lo que producía instantáneamente la ignición de la carga, y así las probabilidades de apuntar y hacer fuego antes de que el navío iniciara el balance eran muy superiores. En cualquier caso, en el siglo XVIII los planes de batalla se hacían teniendo en cuenta que la eficacia de las andanadas de un navío de guerra era más notable a corta distancia. Por esta razón, cuando un navío maniobraba hábilmente y lograba colocarse a popa de otro, le bastaba una simple descarga de las piezas de 32 libras para destruir completamente aquella parte del buque enemigo, pues a pesar de ir espléndidamente decorada la protección era muy escasa.

Además, los proyectiles barrían completamente el puente del navío enemigo, destrozando los cañones y desprendiendo millares de astillas de madera que se convertían a su vez en armas realmente mortíferas. Cuando en el transcurso del combate dos buques enemigos quedaban abarloados, se hacía recular inmediatamente los cañones, de modo que las bocas quedaran dentro, para dispararlos desde esta posición y producir la destrucción de los costados. En estas condiciones el entrepuente, de escasamente 1,80 metros de alto, hacía de caja de resonancia y convertía el ruido de cada disparo en un estruendo que dejaba completamente sorda a la gente. Cuando se cargaban con balas calentadas al rojo era necesario el empleo de herramientas a propósito y, al cabo de unos disparos, los cañones alcanzaban una temperatura suficiente para producir dolorosas quemaduras a quienes los manejaban y se encargaban de ponerlos en batería. Además, en el entrepuente, lleno con la humareda producida por los disparos, la visión era casi nula y muchos artilleros morían aplastados a causa del cejo o retroceso de las piezas.

No obstante, los navíos eran capaces de mantener el combate a corta distancia durante varias horas. El Santísima Trinidad, por ejemplo, navío insignia del bloqueo español de Gibraltar entre 1779 y 1782, intervino en la batalla naval de cabo San Vicente en 1797 y luego en la de Trafalgar. Las andanadas de dos y tres proyectiles por cañón no consiguieron hundirlo. Y aunque los ingleses obtuvieron la victoria, muchos de

los navíos fueron seriamente dañados por el fuego de los españoles.

Al hablar del navío español, sería injusto no mencionar el papel que desempeñó en los viajes de descubrimiento y exploración. Los viajes científicos organizados en época de Carlos III circunnavegaron el globo y, desde el punto de vista científico, fueron tan provechosos como los realizados por los ingleses James Cook y George Vancouver, aunque éstos sean mucho más conocidos. Los expedicionarios españoles hicieron estudios de biología marina, oceanografía y técnica de navegación. Los capitanes, botánicos, geógrafos y cartógrafos que participaron en ellos redactaron informes muy detallados de todas las observaciones.

Además, los capitanes españoles eran algo más que simples militares. Dos de los 18 que participaron en Trafalgar figuraban entre los mejores navegantes, exploradores, cartógrafos y matemáticos de la época: Dionisio Alcalá Galiano fue un gran navegante y dio nombre a diversos lugares de las costas de Chile y del oeste del Canadá. El brigadier Cosme Damián Churrua, de origen vasco, escribió varias obras para la marina, exploró la costa occidental de América del Sur e hizo importantes contribuciones matemáticas.



## Observaciones sobre el *Santísima Trinidad*

En el interesante artículo que dedica al navío de Línea español, el autor, John D. Harbron, se hace eco de la admiración que despertó en la época el Santísima Trinidad. En realidad, los principales admiradores del navío fueron los enemigos de la España de aquel entonces, y la única razón de ello era el hecho de ser el más artillado y el único de cuatro puentes que ha existido, lo que hacía de él una presa en extremo codiciada.

No obstante las fuentes españolas cuando se refieren al Santísima Trinidad lo hacen de forma muy distinta. aunque todas coinciden en señalar su poca eficacia, como consecuencia de los defectos estructurales y malas cualidades marineras que le acompañaron a lo largo de toda su vida, pese a todos los costosos intentos de subsanarlos.

Como datos particulares cabe destacar que el Santísima Trinidad fue construido por Mateo Mullan en el Astillero de La Habana en 1769 y sus dimensiones principales, en pies de Burgos:(y metros),son las siguientes:

eslora  $213 \frac{2}{3}$  (59,54); quilla,  $182 \frac{5}{12}$  (50,83);  
manga,  $57 \frac{3}{4}$  (16,09); puntal,  $28 \frac{11}{12}$  (8,06).

Originariamente se trataba de un navío de tres puentes y aunque algunas fuentes lo dan con el porte de 112, 116,o 118, cañones, lo cierto es que la más difundida le atribuye 120, repartidos del modo que se indica seguidamente: 30 cañones de 36 libras; 32 de 24; 32 de 18 y 26 de 8.

En 1770, a su llegada a El Ferrol para ser artillado, fue sometido a diversas pruebas. Se le apreciaron varios defectos. Por esta razón fue reformado en 1771, en el sentido de incrementarle en 8; pulgadas el ancho de la pala del timón, en tanto que se le reducía de: 37 o a: 33 o la graduación del bauprés

Posteriormente se observó que el navío adolecía de una falta de estabilidad y por tal motivo escoraba con exceso aún con vientos bonancibles, de modo que la primera batería quedaba inservible. Como consecuencia de ello en: 1778 se le dotó de una falsa quilla o. zapata de 12 pulgadas de grueso a popa y 3 a proa al mismo tiempo que se le rebajaba la altura de los entrepuentes las cantidades siguientes: 10 pulgadas entre la 1ª y 2ª cubiertas; 8 entre la 2ª y la 3ª y 6 entre la 3ª y el alcázar

A pesar de esta: obra, no se consiguió corregir el defecto del exceso de inclinación por lo que de nuevo fue reformado en Cádiz en 1795, hasta dejarlo con las dimensiones, en pies de Burgos (y metros), siguientes:

eslora,  $220 \frac{1}{2}$  (61,44); quilla, 186 (51,83);  
manga,  $58 \frac{1}{3}$  (16,25); puntal,  $28 \frac{3}{4}$  (8,01).

Al mismo tiempo se le aumentó la artillería hasta las 134 piezas que se indican a continuación: 36 cañones de 32 libras; 34 de 24; 36 de 12; 18 de 8 y 10 obuses de 24.

Posteriormente, al ser reparado el Santísima Trinidad de los daños sufridos, en el combate de cabo San Vicente (1797) y como la falta de estabilidad no se había solucionado aún, se optó por embonar el casco, y, lamentablemente, se aprovechó la circunstancia para correrle la cuarta batería. Así en 1799 llevaba en total 136 piezas que se indican a continuación: 32 cañones de 36 libras; 34 de 24; 36 de 12; 18 de 8; 10 obuses de 24 libras y 6 esmeriles.

Luego, antes del combate de Trafalgar, se le montaron otros cuatro obuses en la cubierta alta, con lo que pasó a llevar 140 cañones.

De; todos: modos, ninguna de las reformas logró convertirlo en un buen navío, pues desde el punto de vista marino viró siempre muy mal y la ejecución de cualquier maniobra resultaba difícil, pesada y lenta. **(Laureano Carbonell Relat, Director del Museo Marítimo de la Diputación de Barcelona.)**