

AL COSTADO DE UN ENEMIGO. LAS DIFÍCILES DECISIONES DE CAYETANO VALDÉS Y FLÓREZ

Juan RODRÍGUEZ GARAT

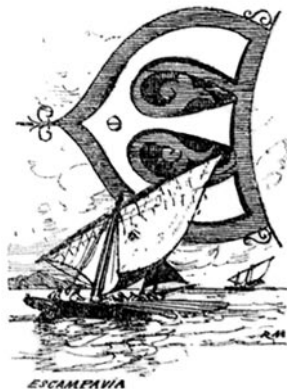


(retirado)

*... no Captain can do very wrong if he places
his Ship alongside that of an Enemy.*

Horatio Nelson

Una luz en la oscuridad



N la mañana del 14 de febrero de 1797, quizá el día más oscuro en los ocho siglos de historia de la Armada, Cayetano Valdés, comandante del navío *Pelayo*, había sido destacado hacia el sur para reconocer unas velas lejanas. Desde la distancia, el joven marino sevillano pudo observar cómo la escuadra del almirante Jervis, a pesar de su clara inferioridad numérica — 15 navíos británicos contra 24 españoles — sorprendía a la de José de Córdoba y aprovechaba la torpe maniobra del desafortunado teniente general español para aislar a un grupo de seis buques, forzando a sus heroicos pero tácticamente superados comandantes a combatir en situación desesperada (1).

Es probable que Valdés recordara en aquel momento su primera experiencia de combate en cabo Espartel en 1782. A la temprana edad de 15 años, vio cómo el almirante Howe se les escapaba de entre los dedos sin aceptar el

(1) De que nada puede reprochárseles en cuanto al valor es prueba que en el combate perdieran la vida el jefe de escuadra Francisco J. Winthuysen en el *San José* y los brigadieres Antonio Yepes en el *Salvador del Mundo*, Tomás Geraldino en el *San Nicolás* y Francisco Herrera en el *Mejicano*.



Cayetano Valdés y Flórez. (Museo Naval de Madrid)

desafío de una escuadra combinada ciertamente más numerosa... pero su superioridad no era tan acusada como, si se compara el número de navíos, lo era la de la escuadra de José de Córdoba. ¿Qué había cambiado en solo 15 años para que Jervis se sintiera capaz de realizar lo que Howe consideró imprudente?

Parte de la respuesta a esta pregunta se encuentra en los libros de historia. La Revolución Francesa había enfrentado a España con su aliado de décadas. La Guerra de la Convención había arruinado a una Monarquía que, aunque seguía contando con excelentes buques de línea, se veía incapaz de proveer a su Armada de los pertrechos y de los hombres que necesitaba para combatir. Es indudable que esas carencias, aunque de naturaleza logística, habían de

resultar en un adiestramiento insuficiente y en una moral cuando menos quebradiza (2). Todos estos factores, que nuestros enemigos de entonces conocían perfectamente, se suman para explicar la incontestada superioridad británica en la mar a partir de los últimos años del siglo XVIII. Sin embargo, no parecen suficientes para justificar una derrota que la propia Armada de la época consideró humillante por la notable diferencia numérica entre las dos escuadras (3).

Para completar la relación de causas de este desastre, nada mejor que recurrir a los escritos del teniente general Domingo Pérez de Grandallana. Quizá

(2) La moral de combate de las dotaciones, tanto en San Vicente como en Trafalgar, parece haber estado sostenida únicamente por la figura de su comandante. Con frecuencia, cuando este caía muerto o gravemente herido terminaba toda resistencia.

(3) En Consejo de Guerra celebrado tras la derrota, se privó de su empleo, además de a Córdoba y a Morales, su segundo en el mando, a cuatro capitanes de navío por «su falta de pundonor y de espíritu marcial, su ineptitud, abandono y mala disposición para sostener la

fuera él quien con mayor claridad se atreviera a poner el dedo en la llaga, señalando a la táctica, aún más que la logística, como la gran culpable de la derrota y aventurándose a pronosticar que «... se perderán todos los combates de escuadra mientras estén apoyados en la formación y el orden dentro de los combates». Sus reflexiones no tienen desperdicio: «... un francés y un español, obrando bajo un sistema que propende a la formación y el orden dentro del combate, entran en él vacilantes, con el continuo cuidado de si verán o entenderán la señal del general para tal o tal movimiento; y están, por tanto, irresolutos para tomar por sí el partido que las circunstancias les presenten favorable» (4).

Es importante recordar que este grave defecto táctico había sido común a ingleses, franceses y españoles en la guerra anterior. Sin embargo, los almirantes británicos, incluso antes de la llegada de quien mejor personalizaría sus virtudes —Horacio Nelson, claro— ya habían conseguido liberarse de la obsesión por la línea de fila, un procedimiento táctico ya entonces superado que, aplicado al combate entre escuadras numerosas, llevaba décadas mostrándose ineficaz para conseguir resultados decisivos en el enfrentamiento.

Para nuestra desgracia, fue una nueva generación de marinos británicos, y no los nuestros, la que se atrevió a superar la rigidez de la doctrina entonces vigente y logró devolver a la táctica su verdadera función: provocar situaciones favorables que contribuyan a hacer posible la victoria. Y para alcanzar ese objetivo con las armas y buques del siglo XVIII, bien valía la norma que Nelson hizo pública en el memorando que envió a sus comandantes antes de la batalla de Trafalgar: «Ningún comandante se equivocará mucho si pone su buque al costado de un enemigo».

Armados con estas reflexiones, quizá entendamos mejor lo ocurrido en cabo San Vicente. El teniente general Morales, que estaba al mando de la vanguardia española, no vio las órdenes de su jefe —órdenes que debían haber sido innecesarias a la vista de la situación— y no supo o no pudo apoyar a los seis buques en apuros. En clara inferioridad numérica local, se perdieron el *San Nicolás*, el *San José*, el *Salvador del Mundo* y el *San Isidro*, y si los otros dos fueron rescatados se debió a que unos pocos comandantes sí consideraron su deber acudir a apoyar a los buques bajo el fuego. Entre ellos, Cayetano Valdés que, cuando llegado a la escena del combate vio que el *Santísima Trinidad*, con más de 300 bajas a bordo y abrumado por el número de navíos británicos, arriaba su bandera, le amenazó con considerarlo enemigo

gloria de las Reales armas». Personalmente, tengo la convicción de que todos estos oficiales, y otros muchos que fueron sancionados con penas menores, habrían sabido morir en sus puestos de haber sido ellos los acorralados por los británicos.

(4) El capitán de navío Fernández Duro recoge con visible admiración las valientes reflexiones de Grandallana en el volumen 8 de su obra *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*.



Rescate del *Santísima Trinidad* por el *Pelayo* en la batalla del cabo de San Vicente en 1797, cuadro de Antonio de Brugada. (Museo Naval de Madrid)

si no volvía a izarla. La entrada en combate del *Pelayo*, seguido por el *San Pablo* bajo el mando del brigadier Hidalgo de Cisneros, hizo posible la recuperación del buque insignia de Córdoba, «honrando así con una acción gloriosa aquel día vergonzoso» (5).

Un marino ilustrado

Cayetano Valdés y Flórez, comandante del *Pelayo* en San Vicente, fue el más joven de la generación de grandes marinos españoles que entraron en la historia en la dura jornada de Trafalgar, y uno de los pocos que sobrevivieron a la batalla. Compartió con Churruca o Alcalá Galiano, unos años mayores que él, muchas de sus experiencias vitales. Los tres ingresaron en la Armada siendo todavía niños. Los tres destacaron en sus estudios (6) y, en la década de

(5) Así lo interpretó Antonio Alcalá Galiano en su *Historia de España*. Con posterioridad se conoció la hazaña del granadero Martín Álvarez a bordo del *San Nicolás*, otra de las gestas individuales que dan un poco de luz a esta jornada particularmente oscura.

(6) La hoja de servicios de Cayetano Valdés se ha perdido, pero en el Viso se conservan documentos que muestran que el ilustre marino ascendió a alférez de fragata en diciembre de

relativa paz que va desde 1783 a 1793, aprendieron el oficio de navegar en las condiciones más difíciles, llevando sus buques a lugares remotos en expediciones de carácter científico que todavía hoy nos asombran, entre las que sin duda destaca la que dirigió Alejandro Malaspina. Sirviendo a las órdenes de este destacado marino, Valdés y Alcalá Galiano unieron sus nombres por primera vez cuando, siguiendo órdenes del virrey de Nueva España, se destacaron de la expedición Malaspina en 1792 para explorar el mítico estrecho de Fuca, al sur de la isla de Vancouver, al mando de las pequeñas goletas *Sutil* y *Mejicana*.

Siendo notables las coincidencias entre los tres grandes marinos ilustrados —de las que el valor en combate no es la menos importante—, también existen rasgos que los distinguen. En la trayectoria de Valdés, al contrario que en las de Churrua y Alcalá Galiano, no encontramos estudios ni trabajos científicos que admirar. A lo largo de su vida de marino, predomina el militar sobre el sabio. Los hitos más importantes de su meteórica carrera —capitán de navío con solo 27 años y brigadier a los 35— le muestran combatiendo y no abriendo, como algunos de sus compañeros, nuevos caminos a la astronomía, construcción naval o artillería de la época (7).

Tuvo Valdés buenos maestros. En sus años jóvenes, sirvió a las órdenes de muchos de los grandes marinos del momento que le tocó vivir: Luis de Córdoba en cabo Espartel; Barceló en las campañas de Argel; Mazarredo en la defensa de Cádiz, en la que, sin renunciar al mando del *Pelayo*, combatió al frente de una de las lanchas que se enfrentaron a los buques de Horacio Nelson; y, por último, el propio Gravina, de quien fue capitán de banderas en la expedición a Santo Domingo y bajo cuyas órdenes se integró en la escuadra combinada que sería vencida en Trafalgar.

El sello de Valdés

Entre la historia y la leyenda, la aportación de Valdés a la Armada de su época podría codificarse en dos cortas frases que, pronunciadas en realidad o nacidas de la admiración de quienes le rodearon, definen su sello personal. La primera, ese «salvemos al *Trinidad* o perezcamos todos», brevísima arenga a su dotación antes de enfrentarse en San Vicente a los navíos de Jervis. La segunda, el «al fuego» con el que, según sus biógrafos, respondió Valdés

1782, después de solo 20 meses de estudios como guardiamarina. Tenía Valdés entonces quince años y tres meses.

(7) Habrá quien piense que ser sobrino de Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, pudo contribuir a su rápida promoción. De haber sido así, justo es decir que jamás usó esa influencia para ahorrarse ninguno de los riesgos y fatigas que imponía el servicio.

cuando el contralmirante Dumanier, jefe de la vanguardia aliada en Trafalgar y remiso en acudir en apoyo del centro de su línea, le preguntó a dónde se dirigía después de abandonar su puesto en formación.

Poco importa si las palabras atribuidas a Valdés en el fragor del combate fueron esas, otras o incluso ninguna, porque sus actos siempre dejaron claras sus intenciones: combatir al enemigo, sin arredrarse ante las dificultades (8). Ni siquiera importa, desde la perspectiva del siglo XXI, que el resultado de sus maniobras, bendecidas por el éxito en San Vicente, diera lugar en Trafalgar a la pérdida de su buque, rendido después de que Valdés cayera gravemente herido, recobrado para España en la confusión que siguió a la batalla y hundido finalmente en el duro temporal que puso fin a una página tan aciaga de nuestro pasado.

La lección que nos enseña esta historia va más allá del éxito o el fracaso, siempre efímeros, o de la bondad o no de una decisión táctica. Es una lección que nos recuerda el valor que, entonces como ahora, tienen en el oficio de las armas cualidades como la iniciativa y la voluntad de vencer. Si esas cualidades hubieran inspirado las decisiones de Villeneuve, si esa hubiera sido la actitud de todos los comandantes españoles y franceses, seguramente se habría perdido la batalla —no olvidemos que todas las carencias logísticas y operativas demostradas en San Vicente persistían en Trafalgar—, pero el resultado final habría sido mucho más equilibrado que esos 19 buques perdidos por ninguno británico. Un desastre que, por cierto, debería contribuir a desmitificar la trascendencia de la batalla (9) y del que solo nos consuela la actuación, si no brillante, al menos heroica de tantos marinos españoles y franceses.

Antonio de Escaño, entonces mayor general de la escuadra española (10), nos da la clave del desastre de Trafalgar, que no es muy diferente de la de San Vicente. Uno tras otro, escribe Escaño, «los más de los navíos de la escuadra

(8) Tras la aciaga jornada de San Vicente, el teniente general José de Córdoba, demostrando una vez más su escasa capacidad de liderazgo, preguntó a todos sus comandantes si creían conveniente reanudar el combate con la escuadra de Jervis, quien tenía que lidiar con las servidumbres de remolcar las presas del día anterior y proteger a sus buques averiados en combate. A pesar de la superioridad numérica española, solo tres comandantes contestaron afirmativamente. Uno de ellos, claro, fue Cayetano Valdés.

(9) Para los británicos, Trafalgar, una batalla relativamente intrascendente porque el Reino Unido ya dominaba los mares con puño de hierro, parece haber sido «la más alta ocasión que vieron los siglos». Y demasiadas veces la Armada española, principal protagonista de la gesta de Lepanto, les ha seguido el juego. Inspirados por los versos de Pemán en el himno de la Armada, emotivos pero incompletos, pocos españoles, incluidos nosotros los marinos, parecemos recordar que, a pesar de la aplastante victoria de la Santa Liga, en Lepanto perdieron la vida muchos más españoles que en Trafalgar.

(10) Y con Valdés, uno de los tres únicos comandantes que recomendó continuar el combate contra la escuadra de Jervis tras la jornada de San Vicente.

combinada han sido batidos con superioridad de número» (11). En esas condiciones, atacados desde varias direcciones, poco más podían hacer los marinos españoles que cumplir lo prescrito en las Reales Ordenanzas de 1802: «Nunca se rendirá a fuerzas superiores sin cubrirse de gloria en su gallarda resistencia». Pero, ¿eran esas condiciones verdaderamente inevitables? Sin duda Valdés creía que no.

Si, desde la distancia que da el paso del tiempo, queremos hacer justicia a Cayetano Valdés, podemos encontrar un rasgo que le diferencia de la mayoría de sus compañeros de infortunio. Mientras muchos comandantes se esforzaron por mantener su puesto en formación, con valentía que muchas



Antonio de Escaño (1850), por José Sánchez.
(Museo Naval de Madrid)

veces llegó al heroísmo, solo unos pocos, con Valdés a la cabeza, demostraron ser capaces —ya fuera en San Vicente o en Trafalgar— de tomar la iniciativa táctica. Solo unos pocos dieron prueba de tener la vocación y la capacidad de maniobrar sus buques para elegir dónde debían presentar combate. Una elección que, en el caso de Valdés, no siempre fue afortunada pero que, invariablemente, llevó a nuestro héroe al costado de un enemigo.

Decisiones difíciles

El azar quiso que Valdés sobreviviera a Trafalgar. Azar afortunado solo en parte, porque al ya jefe de escuadra —ascenso con el que se recompensó su actuación heroica en la batalla— le tocó vivir algunos de los peores momentos de la historia de España y que le obligaron a tomar decisiones todavía más difíciles que las que dieron brillo a su carrera naval.

(11) O'DONNELL, Hugo: *La Campaña de Trafalgar*.

En el caos de los primeros meses de 1808, Valdés eligió la desobediencia cuando se le ordenó llevar a Tolón la escuadra de Cartagena y, pretextando todo tipo de dificultades, la dejó en las islas Baleares, salvándola así de caer en manos francesas. Eligió apoyar la causa del pueblo español cuando este se levantó contra los franceses (12). Buscando ponerse al costado de un enemigo cuando España ya no disponía de Armada con la que combatir, eligió incorporarse al Ejército y pelear en tierra a las órdenes del general Blake, resultando gravemente herido en la batalla de Espinosa de los Monteros. Ascendido a teniente general por sus méritos en el Ejército del Norte y nombrado gobernador de Cádiz, se encontró sin haberlo buscado en el centro del debate político del momento. Valdés eligió entonces la defensa del constitucionalismo, que él entendía como la continuación natural de la ilustración, incurriendo así en el desagrado de Fernando VII quien, cuando recuperó el trono, ordenó su confinamiento en Alicante. Eligió Valdés entonces ser leal a su rey, a pesar del injusto trato recibido, y como un caballero leal se comportó en su prolongado destierro (13).

Devuelto el favor real en el trienio liberal, recompensado al fin por sus notables servicios (14) y encumbrado a puestos de la más alta responsabilidad, Valdés eligió seguir sirviendo a su patria y a su rey desde el Ministerio de la Guerra, que ejerció durante unos pocos meses, y desde las propias Cortes, de las que fue diputado. Cuando los Cien Mil Hijos de San Luis entraron en España para restablecer el absolutismo, eligió aceptar el riesgo de integrarse en una efímera regencia (15) creada para obligar a Fernando VII a desplazarse a Cádiz huyendo de las tropas francesas. Allí el marino intentó sin éxito organizar la resistencia. Derrotado y condenado a muerte por su rey, Valdés eligió a disgusto el exilio en Londres y, una vez allí, eligió vivir su destierro con dignidad. Nunca quiso involucrarse en las conspiraciones disparatadas de algunos de sus compañeros de infortunio, ni rebajarse a pedir perdón sin haber cometido, a su juicio, delito o falta alguna que manchase su honor.

Muerto Fernando VII, y bajo la regencia de María Cristina de Borbón, Valdés no solo fue autorizado a regresar a España sino que fue nombrado

(12) No todos hicieron lo mismo. Mazarredo, quizá el más prestigioso marino del momento, aceptó dirigir la Armada para el rey José, probablemente más influido por la desconfianza hacia la familia de Carlos IV y sobre todo por los manejos de Godoy, su valido, que por sincero afecto a los Bonaparte.

(13) La Armada conserva en el Viso documentación que da fe de las reiteradas muestras de la lealtad que Valdés dio al rey, recibidas por este con desdén hasta que la revolución liberal de 1820 le obligó a tomar otro partido.

(14) Sus biógrafos, Micaela Valdés y Ozores y Xavier Reyes Matheus, fechan la concesión de la Gran Cruz de San Fernando, tan merecida por su actuación en la Guerra de la Independencia, el 28 de marzo de 1820, en *Cayetano Valdés y Flórez, un marino en la historia de España. Entre la ilustración y el liberalismo*.

(15) Junto a otro marino ilustrado, Gabriel Císcar, y el general Gaspar de Vigodet.

prócer del Reino, capitán general de Cádiz y, finalmente, director de una Marina de Guerra que, en realidad, había dejado de existir. En febrero de 1835, mientras la Primera Guerra Carlista comenzaba a desangrar España, falleció Valdés sin tiempo para enfrentarse a los enormes problemas de la Armada, en cuya dirección había relevado al conde de Venadito.

Son muchas las decisiones que Valdés tuvo que tomar en algunos de los años más difíciles de nuestra historia y, como es lógico, no siempre eligió bien. En el momento cumbre de su carrera naval —la batalla de Trafalgar— las cosas se le torcieron. Lejos de hacer la diferencia, su valor, como el de tantos otros marinos españoles, resultó estéril. En el terreno de la política, mucho más resbaladizo que la cubierta de los buques que Valdés mandó, tampoco acertó siempre. Tratando de encontrar un camino para devolver la grandeza a la España a la que sirvió en tiempos tan confusos como los que le tocó vivir, coqueteó con la masonería, una sociedad secreta que, por cierto, entró en España de la mano de los oficiales de la escuadra que Napoleón mantuvo amarrada en Brest durante la Guerra de la Segunda Coalición (16), quizá como rehén de la lealtad de España y de su Armada en su prolongado enfrentamiento con Inglaterra. ¿Qué buscaba Valdés en las primitivas logias de la época? No tenía entonces la masonería la influencia política que alcanzaría más adelante, pero quizá fuera el único espacio de pensamiento que se podía encontrar ajeno a la monarquía y a la iglesia, instituciones que entonces encarnaban un antiguo régimen que debía de ser asfixiante para un marino ilustrado como él. En cualquier caso, esta no fue la única vía muerta de su carrera. El breve episodio de su regencia en 1823, tras declarar temporalmente incapacitado al monarca, ha sido justamente calificado de tragicómico (17). En su vida política, como en su carrera militar, el marino sevillano cometió errores y cosechó fracasos. ¿Quién no? Pero, si hay que creer a Nelson, Valdés jamás se equivocó demasiado porque, en la mar o en tierra, nunca dudó en ponerse al costado de un enemigo (18).

(16) No deja de ser curioso que las guerras de que estamos hablando carezcan de nombre popular en castellano, síntoma quizá de que lo que ocurría en la mar no interesaba demasiado a la nación.

(17) DOMÍNGUEZ ORTIZ: *España. Tres milenios de Historia*.

(18) La Armada, que, como Valdés, se equivoca en ocasiones pero hace más cosas bien que mal, ha sabido perdonar todos los errores que el marino pudo haber cometido. Cuatro de nuestros buques han llevado su nombre, sirviendo a España bajo la monarquía de Isabel II, durante la Restauración, en la Segunda República, durante el Gobierno de Franco y en el actual régimen constitucional.

El legado de Valdés

No es la Armada de hoy la misma que la que Cayetano Valdés llegó a dirigir. Tampoco lo es la España a la que servimos. Aunque a veces nos quejemos de la época que nos ha tocado vivir, pocos paralelismos cabe establecer entre los enormes problemas de la anquilosada monarquía de Fernando VII y de su Armada, poca y mal pagada, y los que hoy aparecen en los telediarios, a menudo magnificados porque de algo tienen que vivir los medios de comunicación. Pero eso no significa que no haya ocasión de aprovechar el legado de hombres audaces, como lo fue Valdés en la guerra y en los despachos, para romper con algunas de las cadenas que inevitablemente sirven de lastre a instituciones de tan larga vida como es la Armada.

El debate entre la táctica, un elemento esencial de lo que se llamó el arte de la guerra, abierto a las ideas geniales de los mejores soldados, siempre capaces de sorprender al enemigo, y los procedimientos tácticos, mera herramienta de artesano que cabe memorizar y, en su caso, seguir al pie de la letra, no terminará nunca. Es responsabilidad de los pensadores de la Armada de hoy, los Grandallana, Escaño o Valdés, que sin duda existen entre nosotros, poner ambas disciplinas en su justo lugar para que no pueda decirse de la Armada, como de tantas instituciones militares españolas y extranjeras, que solo sabemos prepararnos para la guerra anterior.

En las operaciones militares, sin embargo, tan importante como la táctica es la capacidad para tomar la iniciativa, y eso es algo que, quizá por la personalidad del pueblo de que formamos parte, hemos cuidado menos. Es probable que el hecho histórico que más admire la mayoría de los españoles sea la heroica resistencia de la ciudad de Numancia frente a los conquistadores romanos. Esa feroz defensa hasta perder la vida frente a un enemigo superior forma parte de nuestra cultura, incluida nuestra cultura militar. Aún hoy, deja huellas en nuestra idiosincrasia. Huellas como las que hasta no hace mucho se podían encontrar en el espíritu de las ya derogadas Reales Ordenanzas de la Armada: «No rendirá el buque, no arriará su bandera y, cuando las averías sufridas impidan toda acción, ejecutará el Plan de Destrucción previsto para evitar que caiga en poder del enemigo» (19).

Referencias parecidas a una resistencia que los españoles todavía adjetivamos como «numantina» pueden encontrarse en las actuales Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas, donde se dispone que «el que tuviere orden de conservar su puesto a toda costa, lo hará» (20). Pero este precepto, quizá el más breve y emocionante canto al honor y a la disciplina militar, hay que

(19) *Reales Ordenanzas de la Armada de 1984*, Título III «Del comandante del buque». Artículo 96.

(20) *Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas*. Artículo 90.

interpretarlo en sentido amplio como lo que es: la exigencia de dar la vida si la Patria lo exige. La solemne rotundidad del artículo, que le hace ser citado en tantas ocasiones, merece matizarse con lo dispuesto por las propias ordenanzas sobre la acometividad o la iniciativa del militar porque, si lo tomáramos al pie de la letra, podría contribuir a grabar en nuestro espíritu esa necesidad de recibir órdenes para combatir al enemigo que paralizó al teniente general Morales en San Vicente, o esa tendencia a conservar el puesto en lugar de aprovechar las oportunidades del combate que criticaba Grandallana.

Para evitar ese riesgo, y siguiendo el ejemplo de un Cayetano Valdés que —y este es otro de nuestros paradigmas— nunca necesitó tener un buen señor para comportarse como un buen vasallo, conviene que tengamos presente la directriz que Nelson dio a sus comandantes antes de perder la vida en Trafalgar. Porque, aunque venga de un enemigo (21) y aunque en el mundo de hoy haya perdido casi todo su sentido táctico, lo entonces ordenado por el británico, un héroe de leyenda, se mantiene plenamente vigente en lo que tiene de exigencia moral: «Ningún comandante se equivocará mucho si pone su buque al costado de un enemigo».



(21) Justo es decir que en Trafalgar la escuadra combinada recibió de Villeneuve órdenes parecidas, señalando que ningún comandante podría considerarse en su puesto si no estaba empeñado en combate cercano. Sin embargo, una vez cedida la iniciativa a los británicos, de poco podían servir instrucciones como esta. Como explica Hugo O'Donnell en *La campaña de Trafalgar*, «serían los enemigos los que decidieran el momento y el objetivo sucesivo».



Bote n° 71 del BH Rigel (1974-2013)
Después de décadas de servicio en aguas de la costa
Española con la numeración en letras de la costa
Española en la Armada en el emplazamiento actual
como medio de adiestramiento de una nueva
hidrografía «Avanzando el desarrollo actual»
Cádiz, 4 de diciembre de 2020

Bote núm. 1 del buque hidrográfico
Rigel. Escuela de Hidrografía
«Alejandro Malaspina».
(Foto: Federico Yanguas Guerrero)