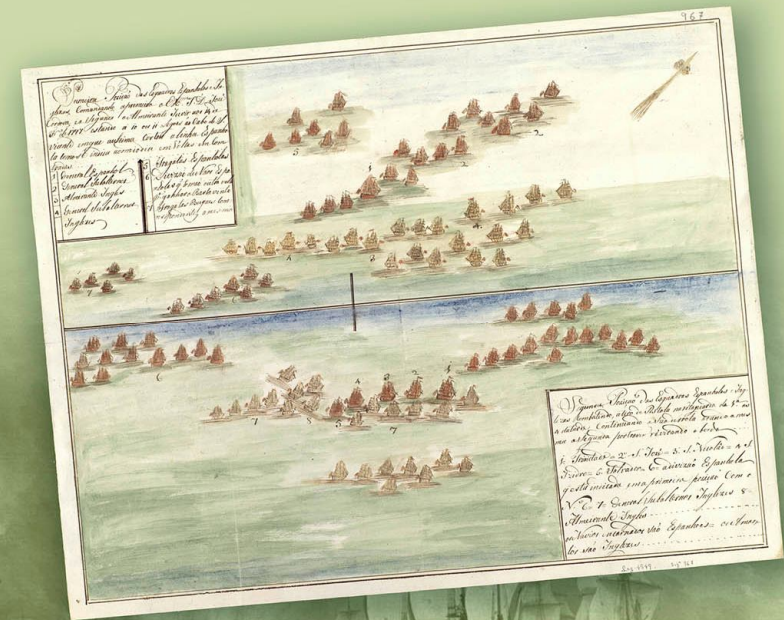


LA BATALLA DEL CABO DE SAN VICENTE

14 de Febrero de 1797



El dibujo de la batalla (6), copia de otro realizado por un oficial inglés, y que ha sido extraído de la sección de Estado del AHN, aunque con imprecisiones, muestra a las claras la disposición del combate con la escuadra inglesa en formación de combate cerrada, decidida a cortar la línea adversaria que, por su parte, presenta una dispersión y desorden que le condujo a la derrota. Acompaña igualmente una relación de los sucesos acaecidos en la batalla por un autor anónimo desde el navío S. Isidro (que finalmente fue apresado tras batirse bizarramente), y que narra la tragedia vivida desde ese buque, uno de los 7 que se batieron con mayor intensidad contra la escuadra de Jervis, dando también la relación de muertos y heridos (7).

(1) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española : desde la unión de los reinos de Castilla y León [i.e. Aragón]*, Madrid, 1902, vol.VIII, p.80.

(2) Al respecto se dice que el propio Horatio Nelson, presente en la batalla al mando del navío Captain como comodoro, hizo el comentario de que “los españoles construyen los bajeles de la mayor calidad, gracias a dios no construyen hombres” en Pettigrew, Th. J.: *Memoirs of the life of Vice-Admiral Lord Viscount Nelson ...*, 1849, p.96.

(3) En el magnífico sitio web *Todo a bordo*, podemos ver diagramas e información detallada de la batalla: (<http://www.todoababor.es/articulos/sanvicente.htm>).

(4) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I.: “El combate de San Vicente y sus consecuencias”, en *Antecedentes bélicos del combate de Trafalgar : XXX Jornadas de Historia Marítima : Ciclo de conferencias, octubre, 2004*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004, p.71.

(5) SÁNCHEZ NÚÑEZ, P.: *Venturas y desventuras de un marino utrerano: José de Córdoba y Ramos*, Sevilla: Diputación de Sevilla, Servicio de Archivo y Publicaciones, 2002, p.340.

(6) Signatura: ESTADO,MPD.967, procede de la Signatura: ESTADO,4549.

(7) Signatura: ESTADO,4549, Varios Portugal marzo de 1797.

Texto: Vicente Requena Riera. Archivo Histórico Nacional
Diseño cubierta: La Azotea



Archivo Histórico Nacional
C/Serrano, 115.
28006 MADRID

PIEZA DEL MES DE FEBRERO DE 2017

AHN. ESTADO,MPD.967

Dibujo de la batalla del Cabo de San Vicente, 14-02-1797

AHN. ESTADO,4549,Exp.3

Relación de la batalla del Cabo de San Vicente a bordo del navío de línea S. Isidro

En agosto de 1796, España firma el Tratado de San Ildefonso con Francia, quedando de este modo ambas potencias aliadas entre sí y enfrentadas al Reino de la Gran Bretaña. Desde entonces y hasta 1802, con la paz de Amiens, España e Inglaterra mantienen un conflicto armado que tendrá en el escenario naval su máxima expresión. Sin embargo, pese a que a lo largo del s.XVIII la Marina Española había realizado ímprobos esfuerzos por mejorar, convirtiéndose en una fuerza respetable, entrado ya el reinado de Carlos IV la Armada Real adolecía de no pocos defectos y carencias que a al postre darían al traste con las posibilidades españolas (y francesas) de imponerse a las armas británicas en el mar. No en vano, el teniente general de la Armada D. José de Mazarredo se quejaba directamente ante Godoy argumentando que “es verdad evidente e innegable que hoy la armada es sólo una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabará de desvanecer a la primera campaña”(1). Palabras de ese tenor, que se convertirían en una evidencia de lo que iba a ocurrir pocos meses después en la batalla del Cabo de San Vicente, hicieron que Mazarredo acabara cesado en su puesto como Comandante General de la Escuadra del Océano, tomando el relevo el teniente general de la Armada D. José de Córdova y Ramos.

El 1 de febrero de 1797, Córdova zarpa de Cartagena con una imponente flota poniendo rumbo a Cádiz, a cuyas inmediaciones llega el 5 de febrero con 24 navíos de línea amen de otros buques menores. No obstante, una climatología adversa hace que no pueda arribar a puerto y que ocho días después se haya alejado hasta las aguas del Cabo de San Vicente, al sur de Portugal. En ese punto, le estará buscando la flota inglesa, de 15 navíos de línea, bajo el mando del almirante John Jervis, empeñándose ambas escuadras en combate el 14 de febrero, día de San Valentín, de 1797, por espacio de algo más de 5 horas.

La escuadra española tenía la ventaja cuantitativa, es decir, nada menos que 9 navíos más y de mayor porte y potencia de fuego: uno de ellos era el Santísima Trinidad, único navío de 4 puentes y 130 cañones, destacando también seis poderosos navíos de 3 puentes y 112 cañones. Este factor, en circunstancias normales, debería haber decantado la victoria de parte española cuyos barcos además tenían fama de ser buenos y resistentes veleros (2).

Pero hasta ahí podemos leer; el resto de circunstancias que rodeaban a la batalla invertían claramente la situación a favor de la parte británica. Veámoslas (3):

- El teniente general Córdova se queja a su salida de Cartagena que en su escuadra faltan de 3.000 a 4.000 hombres de mar, por lo que en cada navío iban embarcados un número de marineros expertos muy inferior al necesario para hacerlo maniobrar como era debido.

- El general español tenía una escasa y equívoca información acerca de la fuerza británica que operaba en la zona, creyendo que tan solo 10 navíos conformaban la flota de Jervis. Por tanto, la escuadra a su mando iba confiada y desorganizada en su viaje a Cádiz, sin la formación táctica adecuada ni la dotación de hombres y pertrechos que habrían sido menester.

- Por el contrario el almirante Jervis tenía un conocimiento preciso de la escuadra enemiga y en el momento del inicio de la batalla, a las 10.45 de la mañana del día 14, lanza sus barcos en formación cerrada y bien dispuesta, contra una masa desordenada y disgregada en varios grupos deslavazados.

- Las tácticas imperantes en la marina española hacían que todo se basara en las rígidas ordenanzas navales y en complicados códigos de señales que los comandantes de los diferentes buques, en multitud de ocasiones, no podían o no sabían obedecer. A ello debe unirse las rencillas que existían entre los mandos españoles fruto de envidias o desencuentros. En el combate que nos ocupa, el segundo jefe de la escuadra española, el teniente general Morales de los Ríos, al mando de la vanguardia, apenas tomó iniciativa alguna con lo que los nueve navíos que operaban bajo sus órdenes intervinieron en la acción de forma muy limitada y deficiente.

El resultado de todo ello -con una flota mal organizada, mal dirigida, con dotaciones inexpertas en muchos casos y con no pocos de sus navíos sin combatir- fue que al final del combate a eso de las 16 horas, los ingleses habían apresado 4 navíos españoles (S. José, Salvador del Mundo, S. Nicolás y S. Isidro), dejando muy maltrechos a otros navíos como el Santísima Trinidad (que estuvo a punto de perderse también), y con un balance muy desfavorable que arrojaba un total de 1.284 bajas por parte española (entre muertos y heridos), por contra de únicamente 400 bajas inglesas (4). Formándose en consecuencia un consejo de guerra posterior en el que los generales Córdova y Morales de los Ríos fueron sentenciados finalmente en septiembre de 1799 a la pérdida de empleo y el destierro. Nuestra marina había sufrido un severo correctivo que significaba el inicio de una decadencia, muy acusada a lo largo del s.XIX. Y es que, como bien dice Pedro Sánchez Núñez en su biografía sobre José de Córdova, “ la Historia fue como fue, y no como hubiéramos deseado que fuera...!” (5).