

Tras las portas del SANTÍSIMA TRINIDAD

A 240 AÑOS DE SU BOTADURA EN LA BAHÍA DE LA HABANA, GRACIAS A UN MODELO NAVAL REALIZADO POR ESPECIALISTAS DE LA OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA CIUDAD, REGRESA EL *SANTÍSIMA TRINIDAD*, CONOCIDO COMO «EL ESCORIAL DE LOS MARES». LA VIDA A BORDO DE ESTE NAVÍO FORJABA A LOS HOMBRES EN LA PENURIA DE UN INFIERNO DE MADERA, EXPERIENCIA RECREADA POR LAS FIGURILLAS QUE ENCARNAN A MARINOS Y MILITARES. SIN EMBARGO, PARA CONOCER LA VERDADERA HISTORIA DE LAS 1 048 ALMAS QUE DESAFIARON EL PODERÍO BRITÁNICO EN TRAFALGAR, SE PRECISA TRASPASAR LAS PORTAS DEL QUE FUERA EL MAYOR BAJEL DE SU TIEMPO.

por FERNANDO PADILLA GONZÁLEZ



Fruto de la cooperación entre la Oficina del Historiador de la Ciudad y la ONG canadiense Amigos del Santísima Trinidad, este modelo fue realizado por un equipo multidisciplinar dirigido por el modelista naval histórico Juan Carlos Zuloaga. Fue ubicado previamente en el recibidor del Museo Castillo de la Real Fuerza, el 15 de enero de 2009, tras la peregrinación efectuada desde el Castillo de San Salvador de la Punta, donde transcurrieron los dos primeros años de su fabricación. En la actualidad, la maqueta se exhibe en la sala número siete del citado museo, que dirige el arqueólogo Antonio Quevedo. Al especialista principal del mismo, Jorge Echeverría, agradecemos la colaboración prestada para la confección de este artículo.



El navío de línea Santísima Trinidad fue construido entre 1767 y 1769 en el Real Arsenal de La Habana a partir de los planos de Mateo Mullán. En sus más de tres décadas al servicio de la Armada española, protagonizó importantes acciones navales: sitios al Canal de la Mancha y a Gibraltar (1779), toma de la isla de Menorca y batalla de Cabo Espartel (1782). Tras el combate de San Vicente (1797), se le agregó el cuarto puente, único bajel en la historia de la navegación a vela en poseerlo. Sin embargo, ¿qué acontecía en el interior del «Escorial de los Mares»? ¿Cómo eran las relaciones humanas, la alimentación, higiene y obligaciones de estos hombres que, en octubre de 1805, navegaban rumbo a su última batalla: Trafalgar?

La vida a bordo, forjadora del temple de los hombres, demandaba de ellos el desafío constante a las condiciones de hacinamiento, la carencia de higiene y la mala alimentación, a la vez que debían asumir con disciplina y responsabilidad los requerimientos del servicio reglamentado por la Real Armada. El *Santísima Trinidad*, el mayor navío de línea, llevaba en Trafalgar una dotación de 1 048 almas, sólo superado por las 1 113 del *Príncipe de Asturias* y las 1 089 del *Santa Ana*.

Mientras la Armada española realizaba levadas para suprimir el considerable déficit en sus guarniciones y marinería, la Royal Navy se nutría de hombres formados en el fragor diario en alta mar, bajo la mirada de consagrados oficiales que hacían de sus navíos verdaderas escuelas del arte militar naval. Con el decurso del tiempo la realidad se transformó en tradición, labrada en múltiples escenarios marítimos con héroes y victorias, las cuales dieron paso a leyendas de bajeles fantasmas, baterías inexpugnables y capitanes que no conocían la derrota. Fabulaciones aparte, lo cierto es que contaba, a diferencia de España, con navíos bien carenados y hombres mejor preparados.

Las jornadas de octubre de 1805 serían decisivas para la escuadra francoespañola fondeada al amparo de la bahía de Cádiz y celosamente custodiada por las fragatas de observación de la flota británica bajo el mando del almirante Horacio Nelson. La incertidumbre del inminente conflicto naval, la batalla de Trafalgar, parecía sólo perturbar la estabilidad emocional de la alta oficialidad de la Real Armada.

En el interior de los navíos de línea de Su Majestad, los hombres aguardaban las decisiones del mando francés dirigido por el almirante Villeneuve. Lo más significativo tras las portas del *Santísima Trinidad* eran los contrastes de vida, manifiestos en la división social entre proa y popa. En la primera la marinería y la guarnición debían realizar las actividades cotidianas de alimentarse, asearse y descansar. En tanto, la alta oficialidad disfrutaba de toda clase de lujos, de suntuosos banquetes con exquisitas comidas y bebidas, acompañados por la más selecta música de instrumentos de cuerda y viento ejecutados por los propios oficiales,

todos de ilustrada formación europea: otro matiz de distinción con respecto a la marinería, cuya única cultura se alimentaba de supersticiones y oscurantismo.

Los tres más altos oficiales (comandante, capitán de navío y capitán de fragata) poseían lujosos camarotes a popa, provistos de muebles de fino estilo oriental labrados en maderas preciosas; el resto de los oficiales compartía espacios menos lujosos en grupos, mientras que los hombres de la guarnición y tripulación no tenían camas sino hamacas conocidas como coys, que colgaban en los baos de las baterías y sobre las piezas de artillería. En las mañanas eran recogidas y colocadas en las batayolas, donde se airaban al tiempo que actuaban como parapetos contra disparos de mosquete y fusilería.

Los retretes del alto mando del navío, llamados jardines o leoneras, se extendían bajo el espejo de popa, mientras los de la dotación, denominados beques, estaban al aire libre a proa, cerca de la roda, a ambas bandas de la fogonadura del bauprés, y consistían en simples tablas con un orificio. La intemperie propiciaba poca intimidad a la marinería, sin contar que durante el mal tiempo resultaba imposible no exponerse a ser llevado por una ola o caer al mar ante la inestabilidad del bajel. Estas circunstancias repercutían en las desfavorables condiciones higiénicas a bordo del «Escorial de los Mares», pues los hombres hacían sus necesidades en baldes que posteriormente vertían al mar, o en el interior de las cubiertas con su posterior paso a los canales de drenaje hacia la sentina.

El aseo se veía imposibilitado de cumplimentarse a cabalidad dada la escasez de agua dulce, destinada con rigurosidad para bebidas y elaboración de las comidas. La tripulación rehusaba bañarse y lavar su ropa con agua de mar, por lo que aguardaban varias jornadas en espera de la lluvia, la cual era recolectada en recipientes colocados sobre cubierta. La precariedad de la limpieza corporal conllevó al establecimiento obligatorio de peinarse todas las mañanas con el objetivo de eliminar múltiples parásitos que invadían sus cabellos; además se afeitaban y cambiaban de ropa una vez por semana, aspectos que no se cumplían con rigurosidad.

A la caída de la tarde del 6 de octubre, los hombres a bordo del *Santísima Trinidad* se alistaban para ce-

nar. La comida debía ser aprovechada pues se ignoraba cuándo estallaría la confrontación naval, que podía durar toda una jornada, incluso podía ser la última en sus vidas. La guarnición y la tripulación, por separado —la primera situada a popa del mayor y la segunda hacia proa—, disponían de una hora para alimentarse, establecida al medio día y a las cinco de la tarde por ordenanza de marinería y celosamente velada por los relojes de arena. A cada día correspondía una ración diferente, alta en calorías en compensación al gasto energético sufrido por los hombres, sometidos a arduas labores. Las comidas se elaboraban empleando carne salada o tocino, bacalao, aceite, vinagre, queso... acompañadas con bizcocho, vino, ron, agua y sal. A los convalecientes en la enfermería se les llevaba una ración especial conformada por bizcocho, gallina y carnero.

La ingesta de alimentos se desarrollaba también entre los cañones. En su convivencia diaria a bordo del navío, los hombres que compartían un mismo lugar de procedencia establecían fraternidades denominadas ranchos, que no excedían los diez miembros. Cada rancho era reconocido con el nombre de un líder que se elegía de manera democrática en su seno. A pesar de la mala calidad de los alimentos que día a día se servían en las escudillas de madera a cada tripulante, muchos de ellos se enrolaban en las sucesivas levadas con el fin de eludir procesos judiciales o precisamente para garantizar un bocado de comida, pues la situación en la España de la época resultaba en extremo precaria. El cocinero y sus asistentes, por lo general, solían ser marinos lisiados en combate o veteranos acostumbrados a la vida en el mar. El ranchador debía bajar a la bodega hasta el almacén de víveres, donde se extraía de los toneles la bebida en cubos. En el pañol de elaboración de alimentos, ubicado en el sollado, el carnicero cortaba y pesaba las raciones de carne, que entregaba al responsable de cada rancho. Éstas se distribuían marcadas por una chapilla con el nombre de cada ranchador, quien era el encargado de conducir las a la cocina para su cocción en las enormes calderas de cobre revestidas de cerámica, y su posterior repartición en el grupo. El procedimiento ocurría de manera equitativa; no había cabida para privilegios ni preferencias, ya que el jefe se viraba de espaldas al repartir la comida a sus hombres con el fin de no beneficiar a ninguno de ellos con una proporción mayor.

Un factor que catalizaba la descomposición de los alimentos era su ubicación cercana a la parte más baja del navío, donde se acumulaban los desechos humanos y animales, conocida como sentina. Los hombres, antes de bajar a la caja de bombas, hacían descender una vela atada a un cordel. Si se apagaba, significaba la carencia total de oxígeno; de mantenerse encendida, indicaba la posibilidad de no perecer por asfixia. El queso, por ejemplo, alcanzaba una solidez tal, que los marinos imposibilitados de ingerirlo, tallaban en él botones para sus camisas.



Navío español del siglo XVIII, acuarela sobre papel realizada en 1800 por Alejo Berlinguero de la Marca que representa el Santísima Trinidad con tres puentes y 112 cañones, en correspondencia con las características que poseía cuando, el 2 de marzo de 1769, fue botado en la rada habanera. Tenía entonces 2 200 toneladas de porte y una quilla de 50 metros.

El agua dulce se embarcaba en cada escala, conocida como aguadas, pero su conservación resultaba también muy difícil y pronto se contaminaba. El suministro de alcohol sustituía la carencia del preciado líquido y contribuía a elevar las calorías de la dieta diaria. Cada hombre consumía un litro de vino al día, utilizado para calmar la sed producida por los alimentos salados; en él también se mojaban los duros bizcochos que exigían de mandíbulas bien dotadas, algo de que carecía la casi totalidad de los hombres, muchos afectados por el escorbuto. El ron se tenía como la bebida más preciada; además de la ración servida con cada comida, era utilizado por los altos oficiales para recompensar una buena acción de sus hombres en combate o mitigar como anestésico el sufrimiento de un convaleciente.

En el interior de los botes se colocaban las jaulas de las aves de corral, que no sólo proveían la cocina del bajel con carne, sino también de huevos, recolectados por el ayudante del cocinero en las mañanas. En la bodega se embarcaba el resto de los animales vivos: cerdos, bueyes y cabras; estas últimas también proporcionaban leche. Por lo general el destino de estos ejemplares eran las succulentas cenas de alimentos frescos para los banquetes de la oficialidad, la cual desembolsaba importantes sumas de dinero en la compra de los animales antes de zarpar.

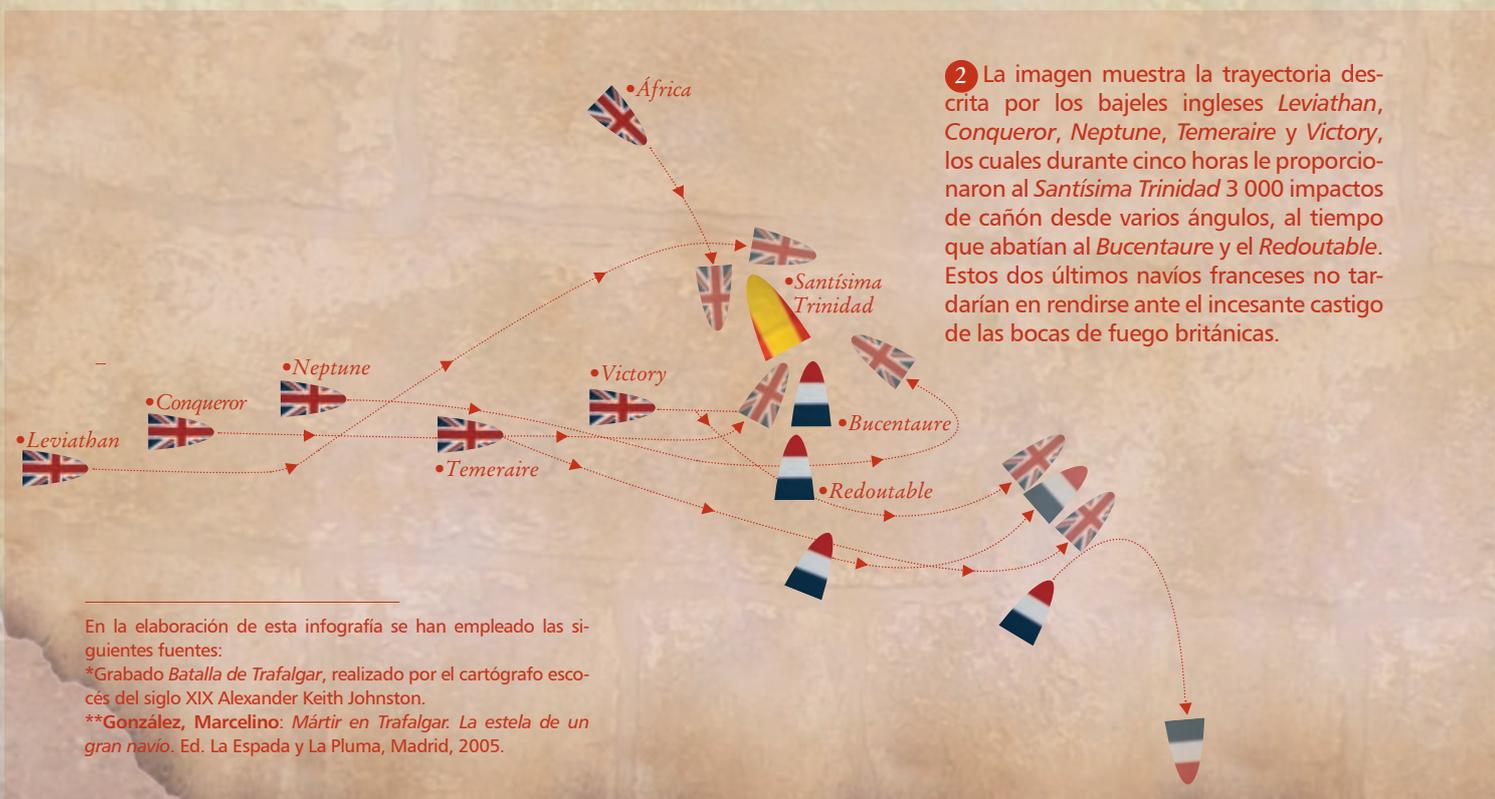
BATALLA DE TRAFALGAR

21 DE OCTUBRE DE 1805

El 21 de octubre de 1805, a la altura del Cabo de Trafalgar, la escuadra británica compuesta por 27 bajeles comandados por el almirante Horacio Nelson quebró la formación en línea francoespañola. A la caída de la tarde, la derrota de los aliados era un hecho: habían perdido 6 000 hombres y 19 navíos, entre ellos el Santísima Trinidad. Con la victoria británica, se desvanecieron las intenciones de Francia de invadir el territorio de Inglaterra, al tiempo que ésta consolidaba su comercio, con pleno dominio de los mares, pues España se debilitó como potencia naval.



Al inicio del combate, la escuadra francoespañola adoptó una formación en línea, al tiempo que los británicos dividían sus fuerzas en dos columnas. Los aliados poseían 33 navíos: 18 franceses, con la insignia del almirante Villeneuve en el *Bucentaure* (80 cañones); 15 españoles, comandados por Gravina a bordo del *Príncipe de Asturias* (118 cañones), además de cinco fragatas y dos bergantines. El *Santísima Trinidad* (140 cañones) navegaba en el puesto 12 de la formación aliada. Por su parte, los 27 bajeles y las seis fragatas inglesas eran dirigidas por el almirante Nelson a bordo del *Victory* (100 cañones) y el vicealmirante Collingwood en el *Royal Sovereign* (100). En Trafalgar, los británicos emplearon por segunda vez la estrategia del quiebre de línea, táctica atribuida al propio Nelson. La maniobra consistió en aislar el centro de la formación aliada, donde se ubicaban el *Santísima Trinidad*, *Bucentaure*, *Redoutable*, *Santa Ana* (120 cañones) y *Príncipe de Asturias*, este último con la oficialidad de mayor rango a bordo.



En la elaboración de esta infografía se han empleado las siguientes fuentes:

*Grabado *Batalla de Trafalgar*, realizado por el cartógrafo escocés del siglo XIX Alexander Keith Johnston.

**González, Marcelino: *Mártir en Trafalgar. La estela de un gran navío*. Ed. La Espada y La Pluma, Madrid, 2005.



Grabado de Augusto Belvedere (siglo XIX) que recrea la Batalla de San Vicente (1797). El *Santísima Trinidad* (al centro) es hostigado por la escuadra británica, la cual implementó por primera vez el quiebre de línea atribuido a Horacio Nelson.



3 Asediado por los navíos británicos, mucho más rápidos, el *Santísima Trinidad* fue totalmente abatido. En su cubierta, arrasada por el fuego enemigo, apenas quedó un puntal para izar la bandera británica, por lo que un hombre debió alzarla en señal de victoria. El mal tiempo desatado posteriormente a la batalla propició el naufragio del «Escorial de los Mares» a la altura de Punta Camarinal.



En cambio, la mala alimentación destinada a los ranchos, carente de vitaminas y en mal estado de conservación, provocaba tal desnutrición en los hombres, que, añadida a las enfermedades por la falta de higiene, causaban similares estragos en bajas a los de un combate naval. Esto conllevó al establecimiento obligatorio de asistencia médica cada dos semanas para todos los tripulantes. El principal azote lo constituía el escorbuto, conocido como la «peste del mar», enfermedad ocasionada por la falta de ingestión de frutas frescas y, por consiguiente, la carencia de vitamina C. Otras patologías estaban relacionadas con trastornos gastrointestinales debido al consumo constante de los alimentos salados o el tífus provocado por la contaminación del agua.

Aunque se les atribuye a los británicos el descubrimiento de la eficacia del zumo cítrico para combatir el escorbuto, lo cierto es que los chinos desde mucho antes lo concentraban para su consumo en las largas travesías que hacían los ejércitos imperiales. La Royal Navy, ante la negativa de los marinos a consumir el extracto de limón, implementó su uso en combinación con el ron, lo que le otorgaba un sabor más atractivo al paladar de la marinería; lamentablemente los bajeles españoles tardaron mucho en adoptar dicho remedio.

Tanto en tiempo de paz como de guerra, una de las actividades fundamentales a bordo del *Santísima Trinidad* era el sistema de guardias establecido cada cuatro horas. Cada rancho tenía bien definidas cuáles eran sus tareas, las que se le asignaban de acuerdo con los espacios situados a babor y estribor. Algunas de ellas exigían de hombres diestros y fuertes, capaces de trepar con agilidad por los aparejos y desempeñar con firmeza el manejo de las velas. Las Ordenanzas de 1793 aplicaban para los navíos de línea el adiestramiento de sus tripulantes, bajo el título V, *De la instrucción marinera y militar*: «Todo hombre de Mar, aunque por su constitución ó rudeza carezca de la agilidad y destreza propia del oficio, debe saber los nombres de toda la cabullería, y su laboreo, coser un motón, abarbetar, embragar, tomar y quitar un rizo, pasar una boza y aguantarla, amarrar un cabo con media, entera ó doble vuelta, aclarar las tiras de un aparejo y prolongarle, engargantar un motón, y hacer una gaza, una piña y un ajuste, como también meollar, salvachías, palletes, badernas y demás útiles marineros de xarcia: la qual enseñanza se encomendará por partes á los Gavieros y Cabos de guardia en sus respectivas Brigadas, dirigida por su Oficial de Mar, distribuyéndose la execucion de los expresados pertrechos de modo que sea un ejercicio de alternativa para todos, y le inspeccione el Oficial de guardia, como objeto de necesaria instrucción.

»Ha de cuidarse igualmente de la mayor enseñanza de los Marineros que manifiesten mas disposición, adiestrándolos en el modo de encapillar, vestir un palon ó verga, arreatar, entubantar, preparar aparejos para tesar xarcias, remover anclas ó masteleros, y suspender otros

LA VIDA A BORDO, UNA VISIÓN EN MINIATURA

En el modelo del Santísima Trinidad se trató de mostrar con la mayor veracidad posible la interrelación entre la arquitectura naval, entendida como espacio físico, y la vida a bordo del navío a manera de ambientación epocal.

Aspectos fundamentales en la cotidianidad de un bajel del siglo XVIII son representados con ayuda de las figuras en miniatura que encarnan —entre otros— al carnicero que selecciona y corta las raciones; el bodeguero que estiba un tonel de bebida o acaso de pólvora; el cirujano que amputa la pierna a un herido en combate, proceder cuya única anestesia era un trago de ron y tan sólo dos segundos de duración; o el niño, conocido como «mono», encargado de la transportación de los pertrechos desde la santabárbara hasta las baterías de cañones.



pesos, arriar é izar vergas y masteleros de juanete, y en las demás faenas del cargo de los Gavieros (...) y graduando por el mayor adelantamiento en ellas su mérito para ascender de la clase de Marineros á la de Artilleros».

La oficialidad, a diferencia de la marinería, presidía cada acción en el navío con sus uniformes reglamentados por las Ordenanzas de 9 de julio de 1802: «El Rey se ha servido en mandar que el uniforme pequeño para el uso ordinario de la Armada en los Oficiales del Cuerpo General de ella conste de casaca azul como al presente, con buelta, collarín y solapa suelta encarnada, que termine en punta por la parte superior, con el mismo galón de oro que actualmente usan por ambas caras de la solapa, y en el collarín y buelta; forro de la casaca encarnado; chaleco y pantalón blanco, con medias botas; botón de ancla; cinturón negro con chapa de metal amarillo y su ancla de relieve, sable corto y corbatín negro. Advirtiéndole que fuera de las ocasiones de servicio podrá usarse de calzón corto en lugar de pantalón, y el calzado regular con hebillas como las que anteriormente estaban adoptadas».

Los guardias marinas u oficiales de guerra procedían del Cuerpo General de la Armada, surgido en el seno de la Compañía de Guardias Marinas, creada en 1717 por Felipe V. Su principal función era la de transmitir las órdenes de la alta oficialidad a la marinería y, a su vez, supervisar las maniobras de velas en cada mástil, la administración a popa del sistema de banderas y comunicación con el resto de la escuadra. Otros supervisaban que a cada hombre se le hiciese entrega del armamento reglamentario, consistente en granadas, picas, pistolas, mosquetes, sables y hachas de abordaje.

Los serviolas, hombres bien adiestrados en la vigía y el escrutinio de los horizontes, desafiando de la oscuridad de la noche y la niebla matinal, poseían un sistema riguroso de guardias en cubierta y sobre las cofas, pues un alerta de avistamiento a tiempo podía marcar la diferencia entre la victoria y la derrota, mas cuando el factor velocidad de los bajeles ingleses precisaba ser tenido en cuenta. Los serviolas fueron los primeros en divisar en la madrugada del 21 de octubre, a la altura del Cabo de Trafalgar, la formación de los 27 bajeles británicos comandados por Horacio Nelson.

El almirante Nelson, a bordo del *Victory*, intentó quebrar la formación en línea entre la popa del *Santísima Trinidad* y la proa del *Bucentaure*; sin embargo, una hábil maniobra de Francisco Javier de Uriarte y Borja se lo impidió. Inmediatamente las baterías del «Escorial de los Mares» comenzaron a tronar contra el bajel insignia inglés y, poco tiempo después, responderían con un constante rociado de plomo al asedio conjunto de los navíos *Temeraire*, *Neptune*, *Leviathan* y *Conqueror*.

El artillero naval en esos instantes eternos del fragor del combate se erigía como personaje clave, ya que tras el intimidante efecto de elevar una centena de portas, el reto para los hombres a bordo del *Santísima Trinidad* se tornaba en hazaña al tener que defender los cuatro puentes y alimentar sus 140 bocas de fuego.

La formación militar de los artilleros y aspirantes se regía por el artículo 28 de las Ordenanzas de 1793, en el que se estipulaba —entre otras obligaciones— que «enterado cada individuo de su deber en particular, se

explicará y enseñará prácticamente el manejo del cañón, dividiéndoles en los 26 tiempos que prescribe su ejercicio ordinario, repitiendo cada uno todas las veces que sea necesarias para que se imprima en el Marinero y Soldado el conocimiento de su execucion, y el orden y seqüela que guarda con el antecedente, sin empeñarse al principio en que haya de concluirse de una vez todo el ejercicio, pues serría el modo de que nunca se llegase á saber con el tino y formeza á que se debe aspirar».

A su vez, el artículo 30 abundaba en la instrucción militar con armas de fuego, tales como el fusil y la pistola: «A todo hombre de Mar ha de enseñarse á cargar, apuntar y disparar un fusil ó pistola (...) y á guarnecerse de ellas y las cacerinas y un sable con soltura militar, cometiendo ésta escuela por Brigadas á los Sargentos y Cabos de Infantería de marina, y poniendo boyas ú otros blancos para los ejercicios prácticos de tiros con bala (...) acostumbrándola también á los disparos uniformes de descargas, como puede convenir para los casos de desembarco, y dar ó resistir un abordage».

Los mejores tiradores subían a las cofas de los mástiles desde donde hacían mejores blancos, dirigidos fundamentalmente a los altos oficiales situados sobre la cubierta y perfectamente reconocibles por sus uniformes, como le ocurriría en Trafalgar al propio almirante Horacio Nelson, al ser impactado por un disparo de mosquete realizado desde la cofa del *Redoutable*.

Se precisaba de varias personas, militares y marineros, en la manipulación de cada pieza de artillería. El intenso trabajo físico no estaba exento de peligros, ya que, posteriormente a cada disparo, el cañón hacía retroceder la cureña de manera vertiginosa. En combates prolongados, las piezas se calentaban por su constante uso y las consecuencias sobre la base de madera eran nefastas. En ocasiones cobraba la vida de algún artillero, víctima de una astilla de alguna sección quebrada de su estructura, que ocasionaba un efecto similar al provocado por un proyectil enemigo al impactar sobre la obra muerta del bajel.

A pesar de su considerable peso, el cañón no era un objetivo estático, sino todo lo contrario: debido a los fuertes impactos se rompían los aparejos que lo sujetaban y se convertía en una amenaza para todos los que se encontraban en la cubierta; incluso podía quebrar la tablazón de la batería y ocasionarle un agujero al casco. Antes de zarpar, entre las medidas que repasaban los inspectores de la Armada, se encontraba el verificar que todas las piezas de artillería estuvieran trincadas, bien abatiportadas (en caso de guerra), o sea, con la boca del cañón en el batiporte, o abregonadas: situadas por los muñones paralelamente a las extensiones del forro de las tracas.

La complejidad de la labor llevó con el tiempo a estipular, en los reglamentos de artillería, las funciones de cada uno de los seis artilleros que participaban en el avituallamiento y ejecución de la pieza, dado que la sobrecarga de pólvora producía llamaradas en retroceso

ARTILLEROS, ¡FUEGO!

El Santísima Trinidad llegó a portar 140 piezas de artillería en la batalla de Trafalgar, distribuidas en sus cuatro cubiertas de acuerdo con los calibres franceses: 36, 24, 12 y ocho libras, con porte de 32 piezas de a 36 en la primera batería.



El modelo a escala sólo posee 120 cañones con tal de otorgar mayor espacialidad al despiece. La ubicación es consecuente con la historia del bajel; además es aprovechada para mostrar una acción fundamental en artillería: alistar un cañón en la porta en disposición combativa. También se muestran los devastadores efectos sobre una pieza abatida por el fuego enemigo (abajo).



que ocasionaban quemaduras considerables. La falta de coordinación, añadida a la inestabilidad marinera, traía como resultado que se errara en el disparo, lo que implicaba pérdida de tiempo en recargar, momento que daba la posibilidad a las baterías enemigas de quebrar la arboladura y la pala del timón, blancos muy apetecidos.

A la voz de mando: «Artilleros, ¡fuego!», comenzaba una verdadera obra escénica que exigía precisión matemática. Al cañón, todavía retirado de la porta, un artillero le limpiaba y humedecía el ánima con el propósito de eliminar cualquier resto de pólvora. Acto seguido, otro, con la cuchara, colocaba el cartucho, y un tercero introducía el proyectil. (En caso de ser una bala roja, utilizada para provocar incendios, se aislaba del cartucho mediante un tapón de guata o madera. Ignorar o descuidar este punto podía ocasionar la explosión interna de la pieza).

Con el auxilio del atacador, un cuarto operador comprimía las municiones en el ánima. Los capitanes de los artilleros introducían por el oído del cañón una varilla punzante para liberar el cartucho, en tanto dos artilleros se preparaban a ajustar el grado de proyección en la caña de puntería y colocaban la pieza en la posición óptima entre las portas. El ritual era concluido por el capitán de cañón, quien prendía la mecha con el botafuego, o tiraba de la cuerda del sistema de chispa o llave de fuego, con la inmediata proyección del proyectil. La rapidez era imprescindible, pues el proceso se reiteraba hasta que se alcanzaba la victoria, se sufría la derrota o, en el peor de los casos, cuando irremediablemente desaparecía el navío en las profundidades marinas, el destino más trágico y, a la vez, más honroso, que podía esperarse.

Tarea difícil era la encomendada a los artilleros que se asignaban a la manipulación de los cuatro guardatimones —piezas de artillería situadas bajo el espejo de popa—, los cuales se encargaban de proteger la pala del timón, sin la cual era imposible ejercer cualquier maniobra. Tanto en el combate de San Vicente como en la batalla de Trafalgar, los bajeles británicos consolidaron la estrategia de quebrar las formaciones en línea de la escuadra francoespañola. Esta osada táctica los exponía a un pertinaz rociado de plomo, pero —habiendo alcanzado el objetivo más vulnerable de todo navío, la popa— imponía la ventaja de centrar todas sus baterías contra el pálido fuego de las piezas guardatimones.

Aunque no se puede considerar como un artillero, el mono contribuía con creces al trabajo de aquéllos; se trataba de niños y adolescentes que debían poseer como características fundamentales la versatilidad y la agilidad, puesto que eran los responsables de transportar la pólvora en recipientes cilíndricos de madera recubierta de cuero, desde la santabárbara hasta las diferentes baterías.

Con el fin de reducir los riesgos al mínimo en la trayectoria de la pólvora, se situaba una lona humedecida a la entrada de los depósitos de municiones; de igual manera se prohibía la iluminación mediante velas o lámparas:

sólo era permitida la escasa luz que se filtraba desde el exterior. Otra medida de precaución se aplicaba en el calzado de los encargados de la santabárbara, quienes debían llevar finas zapatillas de fieltro en sustitución de zapatos o botas con hebillas.

Singulares resultaban las duras medidas de seguridad y castigo impuestas a los artilleros. En medio del combate se colocaban oficiales de bajo rango armados que prohibían la entrada de personas ajenas a la batería, así como la salida de alguno de los artilleros. Abandonar un cañón, o desproveerlo de municiones, se consideraba traición a la Armada, y las penas eran en extremo severas.

Contrario a lo que se puede pensar acerca del comportamiento de cientos de hombres de escasa instrucción hacinados en un reducido espacio, la disciplina en los navíos españoles era rigurosa y rara vez se dio un caso de insubordinación. No obstante, estaban estipulados severos castigos para los infractores, quienes eran sometidos a un consejo de guerra. En correspondencia con la falta: robos, peleas, embriaguez o desobediencia a los oficiales, así era el castigo. Éstos iban de los menos severos, como el sometimiento a sólo pan y agua, o el encadenamiento con grilletes y su exposición al sol durante varias jornadas, hasta los más fuertes, consistentes en azotes en forma horizontal y vertical colgado del aparejo; la caída mojada, en la que se lanzaba al infractor desde una de las vergas sujetado por una cuerda y se zambullía violentamente en el mar, ocasionándole múltiples fracturas, y la más terrible de todas: el paso bajo la quilla, pues al condenado, atado de manos y pies, lo colocaban en el tajamar, luego lo sumergían y, literalmente, el navío le pasaba por encima; en muy escasas ocasiones se salía con vida de tal suplicio. La pena máxima por un delito consistía en colgar al sentenciado desde uno de los mástiles.

En el fragor del combate, los botes eran bajados utilizando los pescantes; de esta manera se ganaba mayor espacio en la cubierta a la vez que eran preservados del fuego enemigo. Ya en el agua, cumplían las funciones de maniobrar como guías del navío si éste quedaba sin rumbo al dañársele la pala del timón, algo recurrente por ser un objetivopreciado por las baterías contrarias; evacuaban a los caídos al mar o embarcaban carpinteros y calafates para subsanar los impactos de artillería a la lumbre del agua en el casco.

«Asimismo todo hombre de Mar deberá saber bogar, manejar el bichero para atracar ó desatracar un bote ó lancha, y gobernarla tanto con timón como con espaldilla: enseñanza que se practicará en puerto diariamente al rededor del baxel por espacio de media hora ó mas, mientras sea necesaria, esquiando el bote ó lancha con una tercera ó quarta parte de diestros, á cuya imitación se agiliten los bisoños como és menester (...) En el Marinero y Artillero será también obligación saber quartear la Aguja Náutica, y conocer en la Rosa los rumbos: lección que por ranchos señalados cada día correrá al cargo de los

Timoneles, haciéndola repetir con mas frecuencia á los que se aparten por tardos en comprenderla».

La disposición anterior obedecía a la necesidad de que todo hombre pudiera reemplazar a los pilotos si éstos resultaban heridos o muertos en combate dada su vulnerable posición sobre cubierta y tras la rueda de gobierno del navío. Los pilotos eran oficiales mayores formados con rigor en escuelas de náutica, ya que en sus manos se hallaba el acertado rumbo del bajel y la capacidad de maniobrar a tiempo en las formaciones en línea. Un error, de apenas unos grados, podía exponer las partes más sensibles del navío al fuego enemigo o, lo que es peor, colisionar con otro de su misma bandera. Una vez superados los estudios en las Escuelas de Náutica de la Armada o de los Consulados del Mar, podían prestar servicio en la Real Armada, en la Carrera Mercante, en el Correo Marítimo, en el Resguardo Real, en la pesca de altura e, incluso, portar real patente de corso. Además, solían ser contratados en los arsenales para el manejo y prueba de los bajeles carenados, o en puertos donde asumían la responsabilidad del código de señales, faros, reales y vigías.

A proa de la segunda cubierta, se ubicaba la enfermería donde el médico asistente atendía a los enfermos de escorbuto, de fiebre amarilla y tífus, y a los que frecuentemente caían de los aparejos. Además recibía a los heridos en cubierta y baterías, hombres impactados por astillas y la metralla utilizada en la época para barrer o despejar las cubiertas. El médico era asistido por un capellán, encargado de consolar los últimos instantes de vida de los agonizantes y encomendar las almas de los que ya habían ahogado su pena en un grito de dolor. El muerto se colocaba en su coys de dormir, se cubría y cosía; la última puntada se le daba en la nariz, con el objetivo de cerciorarse que no estuviera aún con vida.

A popa del sollado, para tratar de aliviar en vano la atestada enfermería, se habilitaba otro espacio, suficientemente alejado de la vista de los hombres aún en combate, los cuales tenían sobre sí una elevada carga psicológica al enfrentar una formación como la inglesa, que los superaba en preparación. Las propias mesas donde los integrantes de los ranchos comían eran improvisadas por el cirujano y el sangrador para realizar operaciones de urgencia tales como amputar algún miembro o extraer una astilla o proyectil, situación que se complicaba cuando se introducían en la herida fragmentos de ropa: había entonces que retirar hasta la última hebra de tela ante el peligro de una infección letal. Ésta era la causa principal por la cual muchos marinos combatían a torso descubierto.

A la caída de la tarde del 21 de octubre de 1805, la derrota de la escuadra aliada a manos de la inglesa era inminente. En la devastada cubierta del *Santísima Trinidad* un oficial inglés alzó sobre sus brazos la bandera británica, pues no había sitio en el navío donde izarla. Las obsoletas bombas de un solo émbolo del «Escorial de los Mares» no bastaban para achicar el considerable



Cuadro de la Santísima Trinidad que se conservaba en la cámara de popa del bajel homónimo. Realizado a fines del siglo XVIII, este óleo sobre lienzo (80 x 65 cm) presenta un impacto de cañón en el ángulo inferior izquierdo. Luego del desenlace de Trafalgar, cuando Francisco Javier Uriarte y Borja, capitán del «Escorial de los Mares», fue liberado por el inglés Collingwood, éste le devolvió dicho cuadro junto al sable que aquél había empuñado en la batalla y que era obsequio de Napoleón Bonaparte. En la actualidad, el óleo se encuentra en el Museo Naval de Madrid, adonde fue donado por Francisca Javier de Uriarte y Gálvez, viuda del oficial español.

caudal de agua que en él se introducía. La bodega, atestada por la penetración del mar, retrasaba el avance del navío español, que era remolcado por el *Prince* al mando del capitán Richard Grindall, quien no tuvo más remedio que cortar los calabrotes que le ataban, ante el mal tiempo desatado poco después del desenlace de la batalla.

Se perdía así, a la altura de Punta Camarinal, en la cercanía a la costa andaluza, la mayor joya naval construida hasta entonces.

Para la confección de este trabajo se consultaron:
González-Aller Hierro, José Ignacio: *España en la mar. Una historia milenaria*. Lunweg Editores, España, 1998.

_____ : «El navío de tres puentes en la armada española», en *Revista de Historia Naval*, no. 9, 1985.

González, Marcelino: *Mártir en Trafalgar. La estela de un gran navío*. Ed. La Espada y La Pluma, Madrid, 2005.

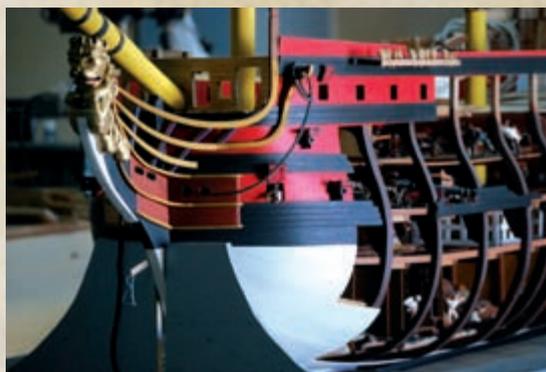
González, Marcelino y Julio López: *Navío Santísima Trinidad, un coloso de su tiempo*. Ed. La Espada y La Pluma, Madrid, 2004.

Alía Plana, Miguel: «La Armada y la Enseñanza Naval (1700-1840) en sus documentos. Aproximación a las Reales Ordenanzas reguladoras, desde una perspectiva jurídico-administrativa y pedagógica». Tesis doctoral.

FERNANDO PADILLA GONZÁLEZ, miembro del equipo editorial de Opus Habana.

MODELO DEL NAVÍO SANTÍSIMA TRINIDAD

Fruto de la cooperación entre la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana y la ONG canadiense Amigos del Santísima Trinidad, este modelo naval es el mayor del mundo con una sección en despiece del único navío con cuatro puentes de la era de las velas. Fue realizado por un equipo multidisciplinar dirigido por el modelista naval histórico Juan Carlos Zuloaga, con la asistencia de Nelson García Guanche, encargado de la artillería del bajel; Lázaro García Driggs, artífice de las figurillas; Luisa María Pérez, en la confección del velamen, y Vladimir Torres, ingeniero eléctrico, en la iluminación interior.

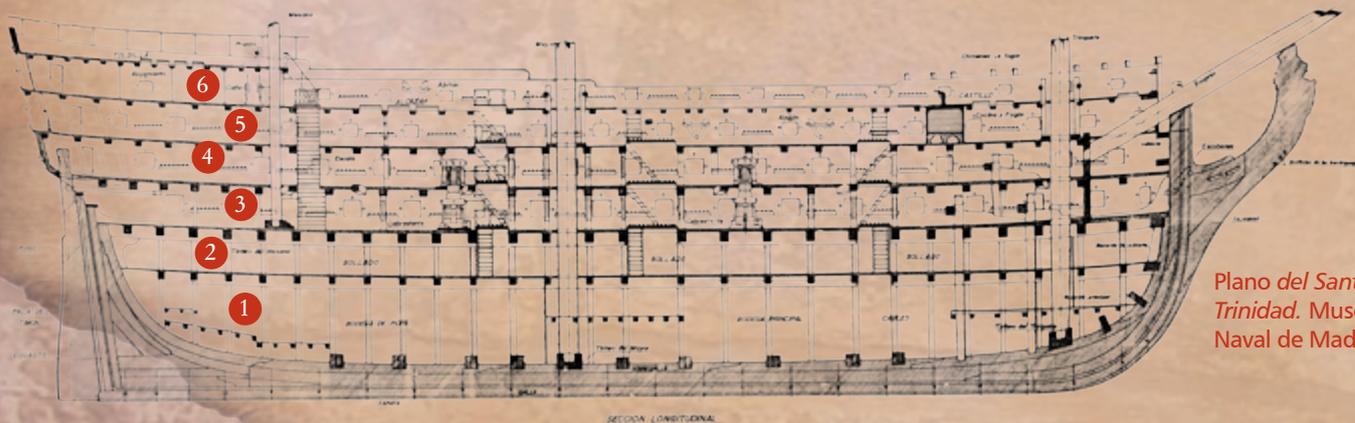


El uso obligatorio en todo bajel del león rampante coronado se implantó por Real Ordenanza de SM Carlos III, pero en 1793 una nueva normativa implementó el mascarón de proa de acuerdo con el nombre del navío. Sin embargo, el *Santísima Trinidad* conservó hasta su naufragio la severa imagen del león de Castilla.

Resultado de la tradición, el mascarón de proa surgió con el espolón de impacto de las trirremes. Con el tiempo elevó su posición en el tajamar hasta su definitiva colocación bajo el bauprés. Fueron los navegantes nórdicos quienes sistematizaron el uso de figuras zoomorfas que —labradas en madera y enchapadas en metal— eran situadas en la proa de sus embarcaciones. El carácter beligerante de estos marinos guerreros transformó al mascarón de proa en insignia de respeto y temor, de ahí que su visualidad se tornara grotesca y aterradora. En el siglo XVIII ganó en estética y pasó a representar ideales de nación, como el coraje, la justicia y la libertad.



El espejo de popa del *Santísima Trinidad*, justipreciando su nombre, parecía reflejar el cromatismo de la mar oceánica, pues en su superficie predominaba el color azul. Estaba compuesto por tres líneas de ventanas, de las cuales las dos superiores —con balcones— correspondían al comandante y el capitán, respectivamente. Dado el gusto por la decoración en la época, es probable que sus laterales tuvieran grecas, volutas, atlantes y cariátides.



Plano del *Santísima Trinidad*. Museo Naval de Madrid.



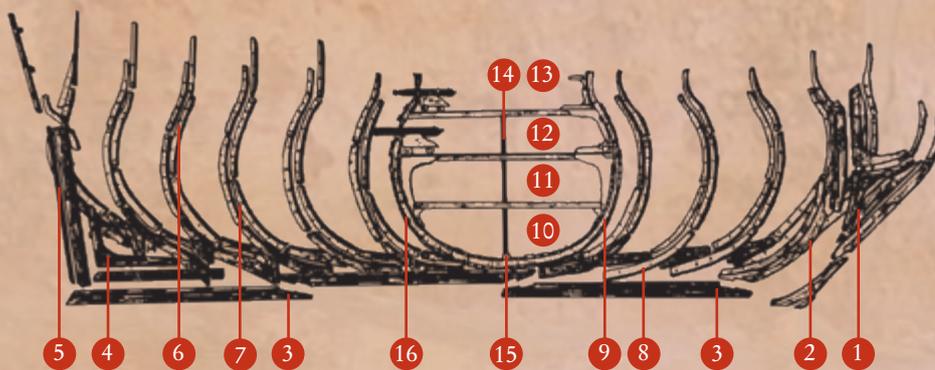
El *Santísima Trinidad* portaba una lan-
cha artillada (cañón de 24 libras), una
falúa, un serení y un chinchorro.



Las bombas de achique de un solo
émbolo eran capaces de evacuar
120 toneladas de agua por hora,
al tiempo que precisaban de 150
hombres para su manejo.



El sistema de
pinzote fue
reemplazado
por la rueda
de gobierno,
la cual era
accionada por
los guardines,
que la hacían
más eficiente al
proporcionar 36
grados de osci-
lación a babor y
estribor.



DESPIEZO DE UN NAVÍO
Según *Diccionario demostrativo del Mar-
qués de la Victoria. Cádiz (1719-1756).*

- | | |
|------------------------|-----------------|
| 1) Tajamar | 9) Cuadernas |
| 2) Roda | 10) Bodega |
| 3) Quilla con empalmes | 11) Sollado |
| 4) Curva coral | 12) 1ª batería |
| 5) Codaste | 13) 2ª batería |
| 6) Ligazones | 14) Bao |
| 7) Genoles | 15) Sobrequilla |
| 8) Varengas | 16) Tracas |

*Este modelo del Santísima Trinidad (escala 1:25) no se corres-
ponde con una etapa específica de sus 36 años al servicio de
la Real Armada española, sino que representa la sumatoria de las
características adquiridas por el navío durante las tres grandes
reformas que experimentó, incluida la construcción del cuarto
puente. Para confeccionar el prototipo, los especialistas cubanos
siguieron los mismos procedimientos navales del siglo XVIII.
Así, la primera pieza colocada fue la quilla, unida por empal-
mes y pernos, a la que siguieron las estructuras de proa (roda) y
popa (codaste). El esqueleto fue confeccionado con las cuadernas
integradas en tres cuerpos: varengas, genoles y ligazones. El casco
se forró con tracas, mientras en su interior se armaban la bodega,
el sollado, las tres baterías y el cuarto puente. La última fase com-
prendió la colocación de los mástiles y el velamen. Curiosamente,
el tiempo de realización de la maqueta —unos dos años— coinci-
dió con el que precisaron carpinteros y calafates del Real Arsenal
de La Habana para construir el navío original entre 1767 y 1769.*

	Navío original en 1805	Modelo (2009)
DIMENSIONES		
Eslora entre alefices	61, 29 metros	2, 50 metros
Manga	16, 25 "	0, 42 "
Quilla	51, 83 "	2, 00 "
Calado medio	7, 96 "	
Puntal sin vuelta del bao	8, 01 "	

NIVELES DEL SANTÍSIMA TRINIDAD

- 1) Bodega (sobre la quilla y la sentina)
- 2) Sollado (pasillos de combate y santabárbara)
- 3) 1ª batería (32 cañones de 36 libras)
- 4) 2ª batería (34 cañones de 24 libras)
- 5) 3ª batería (36 cañones de 12 libras)
- 6) 4ª puente (18 cañones de 8 libras, 16 obuses de 24 libras y 6 obuses de 4 libras)

