



LA BATALLA DE TRAFALGAR EN LA OBRA DEL PINTOR HIPERREALISTA BRITÁNICO PETER G. POWER

INTRODUCCIÓN

Hoy es 21 de Octubre, el Aniversario de la Batalla de Trafalgar; hoy hace exactamente 215 años que tuvo lugar.

En la obra del gran pintor británico, Peter G. Power, el maestro considerado como el máximo exponente del hiperrealismo, y cuya obra dedicada al mundo de la mar está extraordinariamente valorada, y expuesta en museos muy reconocidos de todo el mundo, así como en colecciones privadas muy exclusivas, nos encontramos con una verdadera colección dedicada a esta batalla. Eso sí, siempre con el respeto que Power ha mostrado en todo momento, a lo largo de su obra, para todo lo naval español, y con un extraordinario rigor histórico que ha sido reconocido por varias Instituciones en todo el mundo.

Traemos esta segunda colección a estas páginas, tras haber expuesto anteriormente la colección dedicada a Cristóbal Colón y a su primer viaje a América, conmemorando y honrando así el Descubrimiento de América.

La colección la componen seis cuadros:

- Nelson, retrato.
- Nelson se dirige a embarcarse en el Victory y asumir el mando de la flota.
- La flota británica rompe la línea enemiga.
- La extraordinaria defensa del Belleisle.
- El Santísima Trinidad se hunde.
- El. Montañés.

Como siempre, estos cuadros son fruto de una magnífica preparación histórica llevada a cabo por Power. Y también como siempre es habitual en él, llevado a cabo con un rigor histórico extraordinario. Cuando uno mira uno de sus cuadros, puede estar muy seguro de haber realizado un viaje en el tiempo y disfrutar de una butaca de privilegio para poder observar en detalle lo acontecido unos años antes en el escenario representado.

NELSON

Está considerado este cuadro como uno de los que más se ajustan a la realidad del verdadero aspecto físico del Vicealmirante inglés. Guarda un magnífico parecido con el famoso cuadro del retratista inglés Lemuel Francis Abbott (1760-1802), pintado en 1799. El cuadro de Abbott se encuentra en el 10 de Downing Street, en la Sala Terracota de esta residencia, y es el cuadro considerado oficial de Nelson.

El parecido entre ambos es asombroso. Magnífica muestra del realismo inglés de finales del XVIII, obra Anónima, que forma parte de la colección personal de Rafael Pedroso.

NELSON BOARDING THE VICTORY

El aviso le llegó a Nelson en Merton Place, donde se retiraba en sus estancias en suelo inglés, con el fin de reponerse de sus heridas de guerra, tremendamente dolorosas y limitantes, condicionándole a una gran pérdida de su calidad de vida. A ello también contribuía un estado de salud que nunca fue bueno. Esos periodos de calma y paz, siempre rodeado de la familia, le suponían una gran tranquilidad de espíritu, y un tiempo de verdadera convalecencia para poder reponer su maltrecho estado de salud.

Esta vez le llegó pronto el aviso del Almirantazgo para regresar a la Flota del Mediterráneo, de la que era su Comandante en Jefe, y tomar el mando de la misma. Era el 13 de septiembre de 1805. La Flota Combinada Franco-Española estaba en Cádiz reparando, y pronta a hacerse de nuevo a la mar. Era urgente, pues, volver al Victory cuanto antes. Haciendo honor a una de sus frases favoritas ("Uno de los secretos de mi éxito es haber llegado siempre unos minutos antes"), y sin un minuto que perder, acudió presto a la llamada, embarcando para partir de Inglaterra al día siguiente, el 14 de septiembre, tras haber desayunado en el George Inn, en Portsmouth, con sus amigos George Canning, Tesorero de la Marina, y George Rose, Vicepresidente de la Junta de Comercio.



Llegó a Gibraltar, entre el 27 y el 28 de septiembre, se unió a la Flota a bordo su buque insignia, el Victory, para tomar el mando de la misma.

En el cuadro de Power podemos ver otra secuencia de cierta similitud. Ocurrió unos meses antes y se ve el barco auxiliar que llevó a Nelson desde Gibraltar al Victory, asimismo para incorporarse a la Flota del Mediterráneo y hacerse cargo de la misma. Era el 7 de Mayo de 1805, y Nelson partía desde Rosia Bay, Gibraltar, para dirigirse a su buque insignia. Es cierto que pertenece a otro momento similar, ocurrido meses antes, pero nos ofrece una buena idea de lo que ocurrió al mostrarnos un hecho similar.

TRAFALGAR, CROSSING THE LINE

La arrolladora acometida en dos columnas de la Flota Inglesa, rompiendo la línea de la Flota Combinada y dividiéndola en tres, es magníficamente representada en este cuadro por Peter G. Power. El dramatismo del momento en que una idea tan revolucionaria era puesta en marcha con tanta eficacia, es soberbiamente representado por Power. Sin olvidar que la innovadora idea era española de origen, ..., pero ésta es otra historia.

Las dos columnas británicas fueron comandadas los dos Vicealmirantes, la de Barlovento bajo el mando del propio Nelson, a bordo del HMS Victory, y la de Sotavento bajo el mando de Cuthbert Collingwood, a bordo del HMS Royal Sovereign.

El primero en romper la línea enemiga fue el Royal Sovereign, recibiendo una andanada del Fougueux, el primer barco en disparar en Trafalgar, y efectuando al poco una devastadora andanada contra el Santa Ana, del Almirante Álava. El segundo navío de la columna de Collingwood era el Belleisle, enfrentándose con varios buques de la Flota Combinada; en el siguiente punto trataremos este episodio. Y tras éste, el HMS Mars y el HMS Tonnant.

A las 12:45 del 21 de Octubre, tras un intenso periodo de 40 minutos en el que recibió un duro castigo del Santísima Trinidad, Redoutable y Neptune, entre otros más, el Victory cortó la línea de la Flota Combinada, haciéndolo entre el Bucentaure, el buque insignia de la Flota Combinada, con Villeneuve a bordo, y el Redoutable, lanzado una andanada despiadada y devastadora contra el Bucentaure. El Victory fue seguido en su columna por el HMS Temeraire, el HMS Conqueror, y el HMS Neptune.

En el cuadro de Power puede apreciarse al HMS Victory, el segundo navío desde la izquierda en primer plano. El primer navío desde la izquierda es el Redoutable, y el tercero es el Bucentaure. El HMS Victory ya se ha colocado, pues, entre ambos. El cuarto navío desde la izquierda, en esta primera línea, y el navío que se ve más grande, es precisamente el Santísima Trinidad. Junto a éste, a la derecha, puede verse al segundo navío de la línea de Nelson, al HMS Temeraire, del que puede verse la mitad posterior el mismo y su popa, por estar parcialmente tapado por el gran navío español. Y a la derecha de HMS Temeraire puede verse al siguiente navío británico en esta columna de Barlovento o de Nelson, el HMS Neptune. El barco que aparece en primer plano más a la izquierda, es el Heros, situado en la proa del Santísima Trinidad.





En un plano posterior, el cuadro de Power nos muestra algunos navíos británicos de la columna de Sotavento o de Collingwood. Así, a la derecha del HMS Victory, en un segundo plano, al fondo, puede verse al Belleisle, el segundo barco de la línea de Collingwood. No se ve al HMS Royal Sovereign, suponiendo que al ser el barco británico más adelantado, el primero en atacar e internarse en la línea de la Flota Combinada, ha pasado ya en la secuencia representada en el cuadro, y está tapado por los barcos que aparecen en primera línea.

A la derecha del Bucentaure, parcialmente tapado por éste, en segundo plano, aparece el tercer navío de la línea de Sotavento, el HMS Mars.

TRAFALGAR, DEFENCE OF BELLEISLE

Uno de los episodios más notables de la batalla se dio en la columna de Collingwood, la de Sotavento, y tuvo lugar con el segundo navío de dicha columna, el HMS Belleisle, que iba a la popa del HMS Royal Sovereign, bajo el mando del Capitán William Hargood, enfrentándose al Achille, Aigle, Neptune, Fougex, Santa Ana, Monarca y San Juan Nepomuceno. Aguantó casi una hora, con la bandera enarbolada, hasta que lograron llegar hasta él varios barcos británicos, liberándolo de una destrucción cierta, encabezados por el Agamemnon. Había logrado proteger la popa de su buque insignia y a su Comandante, el Vicealmirante Collingwood.

Era un navío, de 74 cañones, francés de origen y capturado por los británicos el 23 de Junio de 1795 en la batalla de Groix, tuvo 126 bajas (33 muertos y 93 heridos). Quedó en tan maltrecho estado que tuvo que ser remolcado a Gibraltar por el HMS Naiad, fragata británica que evitó, así, el hundimiento del bravo navío británico por la tormenta que apareció inmediatamente después de finalizar el combate.





EL BARRENAMIENTO DEL SANTÍSIMA TRINIDAD

El llamado Escorial de los Mares, considerado el mayor barco de la época, un cíclope que podía portar hasta 140 cañones, con un desplazamiento superior a los 4.900 toneladas, de 4 cubiertas, y 63,36 metros de eslora, 16,67 metros de manga y 8,50 metros de calado y 1.160 hombres a bordo, de los cuales más de 300 causaron baja (más de 200 muertos y 100 heridos) en la batalla de Trafalgar, donde el barco quedó prácticamente desmantelado.

Y es tuvo que enfrentarse al Victory, Neptune, Leviathan, Conqueror, Africa, Prince, etc.; con una situación francamente desesperada cuando, tras la caída del Bucentaure, la Flota Combinada sólo se quedó con el Santísima Trinidad como buque insignia, atrayendo la atención de los buques británicos.

Los británicos deseaban remolcarlo hasta Gibraltar, empeño en el que se esforzaron las fragatas británicas HMS Naiad y HMS Phoebe. Sin embargo, tres días después de la batalla, el 24 de octubre de 1805, se hundía a unas 25-28 millas al sur de Cádiz. La tremenda tormenta que sacudió aquellas aguas justo después de la batalla, y el maltrecho estado de este colosal navío, aconsejó a los británicos proceder a su barrenamiento para facilitar su hundimiento, dándole por perdido.

Power ha sabido representar el dramatismo del momento, poco antes de ver desaparecer para siempre bajo las aguas, en busca del fondo del mar, a este coloso de los mares, el mayor buque de la época. En el cuadro se le ve rodeado por las dos fragatas británicas, la Naiad y la Phoebe.





TRAFALGAR. NAVÍO MONTAÑÉS

Power dedicó un cuadro al bravo navío español que tan heroica actuación tuvo en la batalla de Trafalgar. Efectivamente, bajo el mando del Capitán de Navío Francisco Alsedo, y de su segundo, Antonio Castaños, integrado el navío en la segunda división de la escuadra del General Gavina.

En Trafalgar sufrió 49 bajas (20 muertos y 29 heridos), sufriendo la pérdida de los dos comandantes. A pesar de ello, tuvo una actuación sobresaliente al rescatar a dos importantes navíos españoles capturados por los británicos, el Santa Ana y el Neptuno. Power ha deseado rendir un homenaje al bravo barco español.



Peter Power junto a Rafael Pedroso, en una de sus exposiciones.



Rafael Pedroso

Miembro del
British Computer Society
y Marchante de Arte.



Juan Ignacio Pinedo

Doctor en Medicina.
Vocal de la Junta de
Gobierno de la RLNE
Capitán de Yate.