

Agustín Guimerá (ed.)

UNA DERROTA GLORIOSA

TRA FAL GAR

Agustín Guimerá (ed.)

UNA DERROTA GLORIOSA

TRA
FAL
GAR



Trafalgar. Una derrota gloriosa
Guimerá, Agustín (ed.)
Trafalgar. Una derrota gloriosa / Guimerá, Agustín (ed.)
Madrid: Desperta Ferro Ediciones, 2023. – 336 p., 16 de lám. : il. ; 23,5 cm – (Guerras Napoleónicas) – 1.ª ed.
D.L.: M-26983-2023
ISBN: 978-84-126588-7-3
94(460).054 355.49(420:44:460) "1805"
355.013 355.422

TRAFALGAR

Una derrota gloriosa

Agustín Guimerá (ed.)

© de esta edición:

Trafalgar. Una derrota gloriosa
Desperta Ferro Ediciones SLNE
Paseo del Prado, 12 - 1.º derecha
28014 Madrid
www.despertaferro-ediciones.com

ISBN: 978-84-126588-7-3
D.L.: M-26983-2023

Traducción (Caps. 4 - 7): Joaquín Mejía Alberdi
Diseño y maquetación: Raúl Clavijo Hernández
Editor técnico: Agustín Guimerá
Cartografía: Desperta Ferro Ediciones
Coordinación editorial: Isabel López-Ayllón Martínez

Primera edición: octubre 2023

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

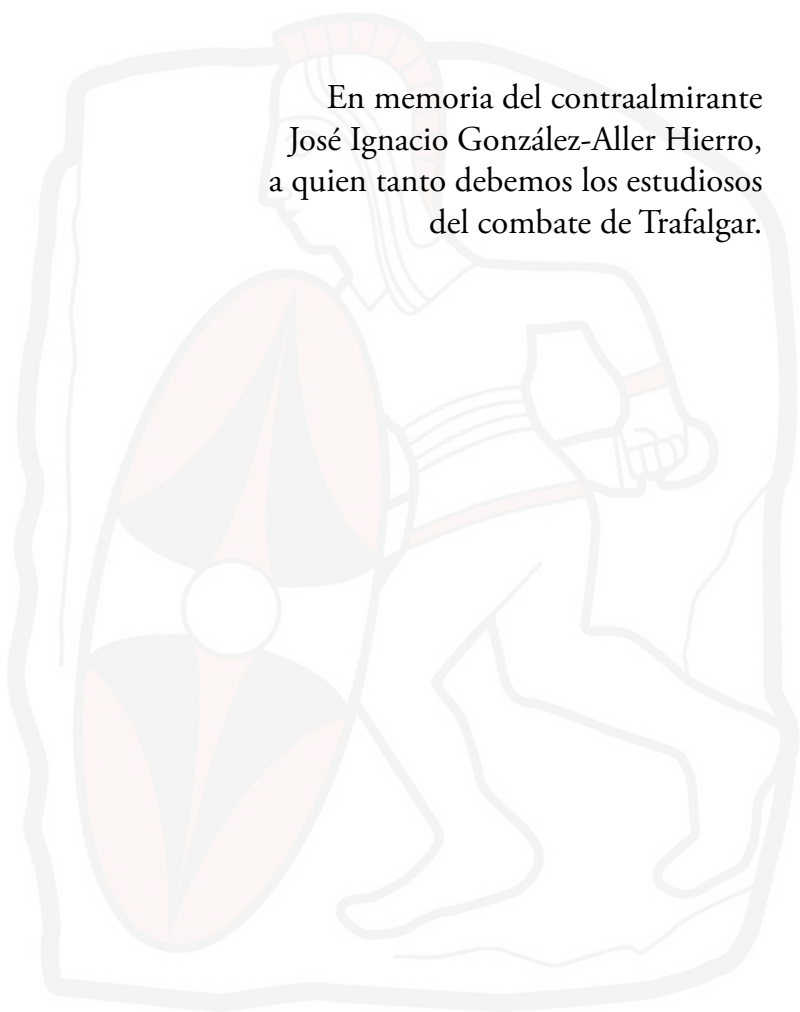
Todos los derechos reservados © 2023 Desperta Ferro Ediciones. Queda expresamente prohibida la reproducción, adaptación o modificación total y/o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento ya sea físico o digital, sin autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo sanciones establecidas en las leyes.

Impreso por: Anzos

Impreso y encuadernado en España – *Printed and bound in Spain*

DESPERTA FERRO

En memoria del contraalmirante
José Ignacio González-Aller Hierro,
a quien tanto debemos los estudiosos
del combate de Trafalgar.

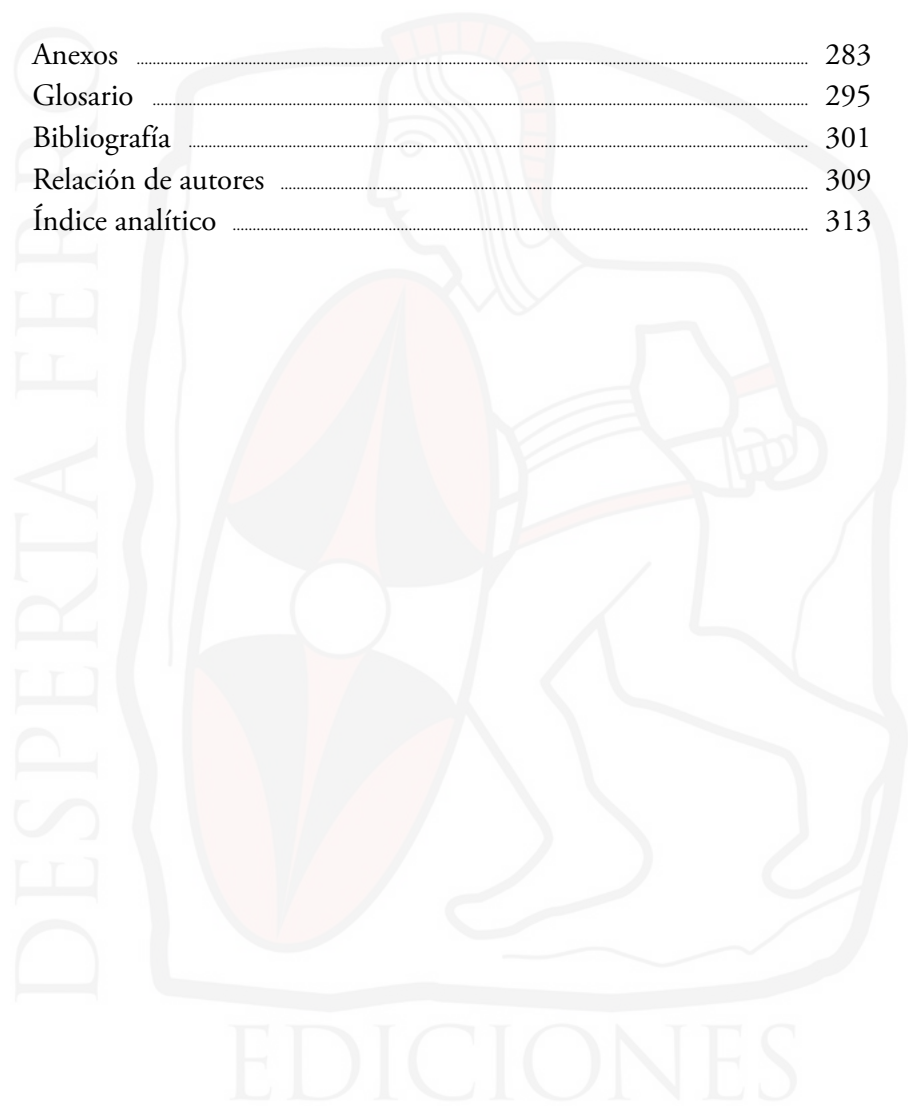


EDICIONES

ÍNDICE

Introducción	IX
Capítulo 1. Defensa y crisis de la monarquía tradicional. La política española entre 1793 y 1805	
Emilio La Parra	1
Capítulo 2. La Real Armada en 1805	
María Baudot Monroy	35
Capítulo 3. La Marine Impériale en 1805	
Agustín Guimerá	79
Capítulo 4. La Royal Navy en 1805	
Richard Harding	85
Capítulo 5. La campaña de 1805	
Rémi Monaque	127
Capítulo 6. Los británicos en Trafalgar	
Michael Duffy	159
Capítulo 7. Trafalgar: la perspectiva francesa	
Rémi Monaque	191
Capítulo 8. El combate del 21 de octubre. La perspectiva española	
Agustín R. Rodríguez González	213

Capítulo 9. El día después	
Agustín Guimerá	249
Capítulo 10. Trafalgar. Historia y memoria colectiva	
Carlos Alfaro Zaforteza	259
Anexos	283
Glosario	295
Bibliografía	301
Relación de autores	309
Índice analítico	313



INTRODUCCIÓN

Siendo como es y debe ser la España potencia marítima por su situación, por la de sus dominios ultramarinos y por los intereses generales de sus habitantes, y por el comercio activo y pasivo, nada conviene tanto y en nada debe ponerse mayor cuidado que en adelantar y mejorar nuestra Marina.

Conde de Floridablanca, 1787.

Existe un lugar muy querido por los habitantes de Tánger, que consiste en una colina que domina el océano, donde las familias se sientan al atardecer, junto a unas tumbas fenicias excavadas en la roca. Desde aquella atalaya el visitante disfruta del hermoso espectáculo de la costa europea, que culmina en un saliente en el lado donde se pone el sol: el cabo de Trafalgar, que viene del árabe *Taraf-al-garb*, «la punta de occidente». Aquellos navegantes del Medievo nunca imaginaron la trascendencia que tendría ese topónimo en la historia del Atlántico, tras el duro combate que tuvo lugar el 21 de octubre de 1805 entre las escuadras francoespañola y británica, que se saldó con la victoria de esta última.

En efecto, Trafalgar da nombre a miles de calles, plazas, barrios, monumentos, empresas, bares y restaurantes, amén de haber inspirado

obras pictóricas, poemas, novelas, zarzuelas y hasta un álbum de los Bee Gees. Incluso existe una ciudad de Trafalgar en Indiana, Estados Unidos. En Londres, el vicealmirante Nelson, todo un mito nacional, nos sigue contemplando desde lo alto de su columna en la plaza del mismo nombre. Francia, sin embargo, posee escasos testimonios del combate en su memoria colectiva. El más importante es el nombre de algunos famosos oficiales que lucharon en Trafalgar, inscritos en el Arco de Triunfo de París.

En el caso español, el legado de aquella «derrota gloriosa» se puede palpar en sus ciudades, pues Trafalgar da nombre a calles y plazas en quince capitales de provincia, de un total de cincuenta y dos. Los héroes que murieron en aquel hecho de armas, o a consecuencia de sus heridas —el capitán general Federico Gravina, o los brigadieres Cosme D. Churruga y Dionisio Alcalá Galiano— aparecen respectivamente en trece, once y cuatro calles de estas ciudades. Es curioso que el capitán de navío Francisco Alsedo y Bustamante, comandante del navío Montañés, muerto en el combate, no tenga una vía dedicada a su memoria, aunque haya dado su nombre a cuatro buques de la Armada.

Doscientos años más tarde, nuestros conocimientos sobre el combate de Trafalgar han avanzado mucho, al compás de la construcción de nuestra Unión Europea. Además, nuestra perspectiva ha cambiado, en un intento de superar nuestros nacionalismos. Ahora los tres países forman parte de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y el conocimiento mutuo se ha intensificado en estas últimas décadas del siglo XX e inicios de la centuria siguiente: comercio, turismo, cultura, etc. En el terreno académico se han llevado a cabo interesantes seminarios y coloquios internacionales en España y el Reino Unido, coincidiendo con los bicentenarios de los combates del cabo de San Vicente, Abukir, Copenhague y, en especial Trafalgar. La fruta estaba madura. Todo ello puede verse en este volumen, en el capítulo de Carlos Alfaro Zaforteza, dedicado a la historia y la memoria colectiva.

Este libro da un paso más, al ofrecer al gran público de habla hispana una síntesis de las cuestiones más importantes relacionadas con este hecho de armas: desde la política, la organización naval, la tecnología, el armamento, la oficialidad y marinería, hasta la campaña de 1805, el propio combate, sus resultados y su legado histórico. Cuenta con la participación de profesores españoles, franceses y británicos, pues se pretende ofrecer una imagen internacional del tema. Vaya aquí mi agra-

decimiento a todos ellos, por haber aceptado el reto de escribir estas páginas, a veces en condiciones difíciles. Agradezco también a Desperta Ferro Ediciones que haya acometido esta empresa con entusiasmo y profesionalidad. Espero que la apuesta haya merecido la pena y que el lector disfrute de este viaje en el tiempo, a una Europa convulsa, de la que podamos extraer ideas y experiencias que nos ayuden a actuar en el mundo actual, escenario de muchos desafíos.

Vaya también mi gratitud al Instituto de Historia y Cultura Naval por todas las facilidades que nos han dado para esta investigación y publicación.

Agustín Guimerá
Instituto de Historia, CSIC

DESPERTA FERRO

EDICIONES

6

LOS BRITÁNICOS EN TRAFALGAR

Michael Duffy

Gente que no puede comprender lo complicado que resulta un combate en el mar, y que juzga la conducta de un oficial por el número de bajas de su navío, a menudo se equivocan con él [...] todos lo hicieron admirablemente bien, y el resultado de la lucha fue más allá de toda descripción.

Vicealmirante Cuthbert Collingwood a Peter Parker, 1 de noviembre de 1805

«EL TOQUE DE NELSON»

El 14 de septiembre de 1805 llegaba *lord* Nelson a Portsmouth, desde donde debía zarpar para asumir el mando de la escuadra británica que bloqueaba Cádiz. En el camino a pie hasta la orilla para ser transportado en un bote al Victory, su buque insignia, en Portsmouth, se vio rodeado de una jubilosa multitud de admiradores: las esperanzas del país estaban depositadas en él. También llevaba consigo algo más: la ambición de alcanzar una victoria aplastante y decisiva. Una vez a bordo le dijo a su segundo, Cuthbert Collingwood, que no tenían «más que un único objetivo, la aniquilación de nuestros enemigos y obtener para nuestro país una paz gloriosa». Y tenía un plan para conseguirlo.

Nelson era un consumado comandante naval profesional y un estudioso de la guerra en el mar. Collingwood observó que era difícil encontrar una cuestión naval que ambos no hubieran debatido y uno de sus capitanes y más tarde almirante, Edward Codrington, pensaba: «... todas sus energías estaban dirigidas a convertirse en un gran comandante. Es probable que siempre hubiera estado ocupado en la planificación de maniobras y en maneras de atacar con una flota». Al menos cinco de esos planes de este combate han sobrevivido; este sería el último y el más audaz. Le habían prometido 40 barcos y resolvió que los vientos cambiantes, el mal tiempo y otras circunstancias no le permitirían disponer de horas suficientes de luz diurna para librar una batalla decisiva mediante el viejo sistema de maniobrar en línea de batalla. Buscó por esta razón acelerar el encuentro dividiendo su escuadra en tres divisiones –dos columnas de 16 navíos cada una y una división rápida de avanzada de 8 navíos– y, para ahorrar el tiempo que se perdía en adoptar la formación, ordenó que la navegación diaria se efectuara ya en orden de batalla. Propuso que una de las líneas de 16 buques, la encomendada a Collingwood, aislara y capturara a los 12 navíos de la retaguardia enemiga, mientras que los otros 16 debían cortar la línea adversaria en un punto situado entre dos a cuatro barcos por delante de su centro, con la intención de capturar al comandante en jefe contrario y descabezar a su fuerza. La columna de 16 navíos del propio Nelson tendría que enfrentarse a 14-16 navíos enemigos. Para entrar en acción con rapidez, las dos columnas navegarían en línea de fila directamente hacia el enemigo con todas las velas desplegadas, incluso las alas, a pesar del riesgo de incendio que implicaba. La división de avanzada amenazaría a la vanguardia para que no se moviera y a la vez estaría disponible por si se necesitaba su presencia en cualquier otra parte. El contraalmirante preveía que Collingwood obtuviera una victoria rápida sobre la retaguardia enemiga, inferior en número, y que luego acudiese al centro en su ayuda, de modo que ambas columnas estuvieran prestas para neutralizar a tiempo cualquier intento de la vanguardia enemiga de socorrer a su centro y retaguardia. Antes de partir de Gran Bretaña expuso el plan, con gran entusiasmo, a la aprobación de unos pocos individuos de confianza. Al preguntarle a su amigo el capitán Richard Goodwin Keats su opinión, el propio Nelson adelantó la respuesta antes de que este tuviera tiempo de responder: «Pienso que sorprenderá y confundirá al enemigo. No sabrán qué es lo que pretendo. Desembocará en una barahúnda de combate y eso es lo que quiero». Nelson tenía una confianza absoluta en la superioridad de sus barcos en los choques individuales y buscaba alcanzar su victoria decisiva a través de una melé.

LA FLOTA DE NELSON Y SU PLAN TÁCTICO

En las tres semanas que mediaron entre su llegada y el combate procuró transmitir su plan y su doctrina táctica a sus subordinados, cuyos buques reunidos a toda prisa provenían de varias divisiones de la Escuadra del Canal, de su antigua Escuadra del Mediterráneo y de nuevas incorporaciones recién salidas de los astilleros británicos. Cinco de las tripulaciones llevaban juntas menos de seis meses en el momento del combate. Nueve capitanes llevaban al mando de sus barcos menos de un semestre. De ellos, cinco no llevaban al mando ni un mes y dos de estos eran tenientes primeros, convertidos en capitanes de navío en funciones una semana antes del combate, cuando sus superiores tuvieron que volver a casa para testificar en el consejo de guerra del vicealmirante Robert Calder. En Trafalgar, solo once de los veintisiete capitanes de navío habían estado antes a las órdenes de Nelson y solo cinco capitanes habían tenido a su cargo un navío de línea en un combate entre escuadras con anterioridad (¡los capitanes de la escuadra aliada tenían más experiencia en combate!). Dos capitanes más habían comandado un navío en combate contra una fragata y siete habían comandado fragatas contra fragatas. Seis no habían tomado parte nunca en un combate de escuadras y un almirante y cuatro capitanes lo habían hecho por última vez hacía más de veinte años, en la Guerra de Independencia de Estados Unidos.

¿Qué hizo Nelson para convencer a su escuadra de que adoptara su plan? Tenía a su favor la fuerza de una reputación formidable de vencedor en acciones de escuadra: el abordaje y captura de un navío de dos puentes y de un navío de tres puentes españoles en la batalla del cabo de San Vicente en 1797, el apresamiento o destrucción de toda la escuadra francesa, salvo dos buques, en el combate de Abukir en 1798 y el doblegamiento de la resistencia de los daneses en el combate de Copenhague en 1801. También había sufrido reveses en Tenerife en 1797 y en Boulogne en 1801, pero habían sido ataques contra objetivos costeros. En los combates entre escuadras en el mar no tenía rival.

También puso en juego las habilidades comunicativas que le habían dado tanta popularidad. Cogía las cartas dirigidas a sus capitanes por sus familiares y se las entregaba en persona. Su amenidad, su entusiasmo contagioso y su carácter afable y amable eran comentados por sus capitanes. De entre los que no habían tenido contacto anterior con él, George Duff, capitán del Mars, lo describió como «el almirante más agradable a cuyas órdenes haya servido», y Codrington, del Orion, de-

claraba su «superioridad en todas esas cuestiones sociales que unen a los capitanes a su almirante». Codrington comentó más tarde que «ningún hombre tenía jamás miedo de irritarle, pero todos temían no complacerle», y Duff abundó sobre lo mismo: «Es un hombre tan bueno y agradable que todos deseamos hacer lo que le gusta, sin ningún tipo de órdenes». Con gran rapidez, sus capitanes comenzaron a pintar los costados de sus buques con el patrón ajedrezado propio de su contingente anterior, la escuadra del Mediterráneo.

Durante dos días fue recibiendo a cenar a todos sus almirantes y capitanes y les explicó sus ideas. En sus tres grandes victorias, Abukir, Copenhague y Trafalgar, Nelson venció por atacar al enemigo de un modo que este no se esperaba. Villeneuve fue el que estuvo más cerca, en Trafalgar, de prever el ataque sobre su retaguardia, pero la forma en que se iba a llevar a cabo lo pilló por sorpresa. Nelson relató que su plan tuvo en sus oficiales el efecto de una descarga eléctrica: «Algunos derramaron lágrimas, todos lo aprobaron». Les parecía nuevo, único y sencillo. Desde los contraalmirantes hasta los de menor rango, todos manifestaban su confianza en que debía «tener éxito, siempre que nos dejen acercarnos hasta ellos». Su siguiente paso fue enviar a cada uno un memorándum táctico en el que se exponía el plan. Les proporcionó una nueva señal con una explicación detallada de sus intenciones. El memorándum también contenía una indicación por defecto para los que en algún momento tuvieran dudas: «... ningún capitán puede equivocarse mucho si pone su barco junto al de un enemigo».

Su trato amable escondía una vena interior despiadada que gestó su plan y dio forma a la batalla de Trafalgar. Anhelaba una victoria absoluta similar a la que había obtenido en el Nilo. Escribió a Londres: «... lo que el país quiere es la aniquilación y no solo una espléndida victoria de veintitrés a treinta y seis —que sería honrosa para las partes implicadas, pero absolutamente inservible, en el contexto amplio, para poner a Bonaparte de rodillas—». Le dijo a Collingwood: «Tenemos solo un gran objetivo a la vista, la aniquilación de nuestros enemigos y la obtención de una paz gloriosa para nuestro país». Aunque la plegaria que escribió antes de la batalla incluía la esperanza de que la humanidad fuera el rasgo predominante del comportamiento de la flota británica, la humanidad de la que hablaba era para *después* de la victoria. En el momento en que uno de sus comandantes de fragata, Henry Blackwood, abandonó el Victory para regresar a su buque al comienzo del combate, Nelson le dijo que «pensaba tanto en la posibilidad de que el enemigo escapara a Cádiz, que deseaba que yo empleara las fragatas, en la medida en que

me fuera posible, en completar la destrucción del enemigo, estuviera este fondeado o no, y que no pensara en salvar barcos ni hombres, puesto que la aniquilación era su primer objetivo y la presa solo uno secundario». El plan que había preparado para la batalla era de aniquilación.

La llegada de este jefe carismático fue una enorme inyección de moral para la flota, del primero al último de sus integrantes. El capitán Codrington escribía a su mujer: «¡Ha llegado *lord* Nelson! La consecuencia ha sido una suerte de regocijo generalizado». Un alférez reportó: «*Lord* Nelson asumió el mando de nuestra flota el 29 de septiembre y, aunque ya antes no dudábamos del éxito en caso de combate, la presencia de un hombre como aquel no podía dejar de inspirar en cada individuo de la flota una confianza adicional. Cada uno sentía que podía rivalizar con éxito con cualquier enemigo al que hubiera alguna probabilidad de enfrentarse». «Era idolatrado y cada hombre que luchaba a sus órdenes estaba seguro del éxito», escribió un marinero.

MOVIMIENTOS PREVIOS DE LAS ESCUADRAS ANTES DEL COMBATE

La primera acción de Nelson a su llegada fue retirar la escuadra de bloqueo unas 50 millas (80 kilómetros) mar adentro, hacia el oeste de Cádiz, conservando la vigilancia de la escuadra combinada por medio de una cadena de fragatas y navíos rápidos. Esto aligeró la carga de trabajo de sus buques y los puso más a salvo del peligro de verse empujados contra la costa o a través del estrecho de Gibraltar por los temporales invernales del oeste, hizo también posible de nuevo la añorada comunicación social entre los barcos y además ocultó el número creciente de estos al enemigo, que podía verse tentado a salir de su refugio. Esta nueva posición le permitió disponer del contraalmirante Thomas Louis y de seis de sus buques para que escoltaran un convoy de tropas, protegiéndolo del escuadrón español situado en Cartagena y para que pudieran efectuar reparaciones y reabastecerse en Gibraltar. No está claro si la información de su llegada allí contribuyó a animar a Villeneuve a decidirse finalmente a zarpar de Cádiz, pero cuando la escuadra combinada comenzó a salir con un viento NO el día 19, Nelson lo interpretó como una corroboración de su creencia de que Villeneuve pondría rumbo al Mediterráneo por causa de la situación internacional del momento, así que se dirigió a la entrada del Estrecho con la intención de interceptarlo. Sin embargo, su velocidad, mayor que la de los aliados, hizo que se adelantara a estos llegando el día 20. Los buques de

exploración que vigilaban los movimientos del enemigo informaron de la presencia de este al norte. Collingwood solicitó atacarlo al instante, pero Nelson quiso que Villeneuve se alejara más de Cádiz para reducir sus posibilidades de escapar. También confiaba, inútilmente, en que el contraalmirante Louis y sus 6 buques pudieran reincorporarse a su armada llegando de Gibraltar. Así pues, decidió mantenerse alejado y se movió a una posición al NO y a barlovento desde la que podría atacar el día 21.

Al amanecer, la flota combinada fue avistada 10-12 millas al este. A las 6.10 horas Nelson ordenó por señales la reunión de sus fuerzas en orden de navegación (*vid.* Cuadro I), a las 6.13 mandó navegar con viento en popa a toda vela hacia el ENE, a las 6.22 prepararse para el combate y a las 6.46 continuar viento en popa en dirección este, hacia el enemigo. Nelson no había perdido la fe en su plan, pero las circunstancias le habían obligado a modificarlo. Había esperado disponer de una escuadra de 40 navíos, pero 7 no habían llegado todavía y 6 estaban reabasteciéndose en Gibraltar, así que solo contaba con 27. Era un número insuficiente para formar una división avanzada, así que algunas de sus funciones las tendría que cumplir él mismo con su propia columna, ahora reducida a 11 navíos, mientras que mantuvo en la columna de Collingwood los 16 navíos previstos; la aniquilación de la retaguardia enemiga era la primera de sus prioridades. Como la escuadra combinada sumaba 33 navíos en lugar de los 46 esperados, la diferencia se mantenía en 6 unidades y no vio razón para esperar un resultado distinto. En el recorrido que hizo por su buque insignia, el *Victory*, antes del combate, les dijo a sus hombres que esperaba apresar más buques que los 12 (en realidad 11) que había tomado en la batalla de Abukir en 1798, y a sus oficiales les confió que no se sentiría satisfecho con menos de 20.

La confianza de Nelson era compartida por las tripulaciones de sus barcos. Cuando se tuvo el primer avistamiento de la escuadra combinada, el teniente de infantería de marina Nicolas, a bordo del *Belleisle*, fue despertado de su sueño por los vítores de la tripulación que corría subiendo por las escotillas a echar un vistazo al adversario. En la fragata *Euryalus*, Hercules Robinson recordaría más tarde «el placer que a todos nos producía la idea de que el agotador bloqueo estuviera a punto de terminar con una limpia pelea cara a cara de cuyo resultado no teníamos dudas». A favor de un viento muy leve, los barcos fueron acercándose sigilosos a su presa. Cada buque tuvo tiempo suficiente para despejar los puentes para el combate e izar el pabellón en cuatro

CUADRO I
Orden de navegación o de batalla británico antes de Trafalgar

Línea de barlovento de Nelson		Línea de sotavento de Collingwood	
Téméraire	98	Mars	74*
Victory	100	Prince	98
Neptune	98	Royal Sovereign	100
Britannia	100	Tonnant	80
Conqueror	74	Belleisle	74*
Agamemnon	64	Bellerophon	74
Leviathan	74	Colossus	74*
Ajax	74	Achille	74
Orion	74	Polyphemus	64
Minotaur	74	Revenge	74*
Spartiate	74	Swiftsure	74
		Defence	74
		Africa	64
		Thunderer	74
		Defiance	74
		Dreadnought	98

Todos los navíos estaban armados con piezas de 32 libras en su batería inferior, excepto los navíos de 64 cañones, cuyo armamento principal era de 24 libras. Los buques de 100 cañones tenían un armamento secundario de 24 libras en el puente intermedio, que en los navíos de 98 cañones era de 18 libras. Los 3 navíos de 100 cañones y el Prince tenían piezas de 12 libras en la cubierta superior, que en el caso de los otros 3 navíos de 98 cañones eran de 18 libras.

El armamento de la cubierta superior del único navío de 80 cañones y de todos los de 74 y 64 cañones era de 18 libras, excepto los buques señalados con un asterisco, que eran navíos de 74 cañones de mayor tamaño y estaban dotados de un armamento secundario más potente de 24 libras. La asignación de un número tan grande de estos a la línea de Collingwood da prueba de la prioridad que Nelson dio a la tarea que le encomendó, la eliminación de la retaguardia de la flota combinada.

Todos los navíos montaban una dotación estándar de dos carronadas de 32 libras y 6 de 18 libras, excepto el Victory que portaba 2 de 68 libras y 6 de 18 libras, el Britannia 2 de 32 y 6 de 24, el Ajax 8 de 32, el Spartiate 20 de 32, el Royal Sovereign 2 de 32 y 6 de 24, el Belleisle 14 de 32 y 8 de 24, y el Colossus 2 de 24 y 6 de 18.

puntos distintos con el fin de evitar confusiones en caso de que el fuego enemigo abatiera alguno. Alrededor de las once en punto, una hora antes de que pudieran entrar en acción, muchos capitanes reunieron a sus hombres en cubierta para animarlos con «un discurso breve, pero muy elocuente» (en el Defiance); «Hijos míos, este será un día glorioso para nosotros y el fundamento para que todos tengamos una veloz vuelta a casa» (en el Tonnant). Mansfield (Minotaur) y Codrington (Orion) prometieron localizar un navío al que atacar de cerca e instaron a sus

hombres a reservar el fuego hasta que estuvieran a distancia suficiente para apuntar bien y no desperdiciar los disparos. Entonces mandaron a las tripulaciones a comer, al parecer cosas como cerdo curado o pan y queso y un vaso de ponche, vino o cerveza, «de modo que todos nos sintiéramos fuertes, despejados, fortalecidos y con el ánimo elevado» (Orion).

Se aproximaron a la línea enemiga animados por las bandas de música que tocaban *Rule, Britannia!*, *The Downfall of Paris* o *Britons, Strike Home!*, y vitoreando al buque que se les enfrentara cuando este abría fuego. El acercamiento frontal a la línea enemiga los expuso a un fuego enemigo capaz de barrer los puentes, así que se dio la orden de agacharse entre los cañones para estar protegidos. El capitán del Conqueror, Israel Pellew, advirtió que los buques franceses estaban atestados de soldados y de tiradores en las cofas, por lo que ordenó a sus infantes de marina, reunidos en el puente de popa, que bajaran a ayudar a los servidores de la batería principal, y lo mismo mandó a todos los demás que no fueran imprescindibles en la desprotegida cubierta, diciéndoles a los que se quedaban que buscaran refugio de las balas enemigas. Nelson, en el Victory, fue menos precavido, hasta que una bala de cañón se llevó por delante una fila de infantes de marina y hubo que ordenar a los demás que despejaran la toldilla.

Nelson trató de infundir valor a sus buques con su célebre señal, «Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber», pero su atención estuvo centrada en la ejecución del plan. Necesitaba llegar hasta la línea enemiga superando sus andanadas e izó la señal de soltar todo el trapo posible que no pusiera en peligro los mástiles. Quería una batalla a quemarropa, así que izó la señal 16 del libro, «combatir al enemigo más de cerca», que mantuvo en lo alto durante la acción. Para asegurarse de que el ataque se astarta en el punto deseado, Nelson y Collingwood adelantaron sus posiciones en sus líneas respectivas para ponerse a la cabeza de estas. Mientras que Collingwood dirigió sus navíos directamente contra la línea enemiga, Nelson desempeñó el papel que había previsto para la ausente división avanzada: primero efectuó con sus buques una finta hacia la vanguardia enemiga, con la intención de que esta no alterara su posición, y luego viró al sur y, desplazándose ante la línea adversaria, fue contra su centro.

En realidad, los navíos que encabezaron el ataque llegaron a su objetivo con daños que sorprenden por su pequeña entidad. La práctica francesa de desarbolar a los atacantes cortando sus jarcias y dañando sus palos se vio entorpecida por la dificultad de apuntar debida al balance

de sus navíos por el fuerte oleaje del oeste, que les golpeaba de costado, así como por el empleo de mechas para el disparo de los cañones, en lugar de las llaves de chispa, más rápidas, que usaban británicos y españoles.

EL COMIENZO DEL COMBATE (12.00)

Los cuadernos de bitácora no se ponen de acuerdo, pero entre las 12.00 y las 12.10 el Royal Sovereign de Collingwood rompió la línea enemiga y quince o veinte minutos más tarde lo hizo el Victory de Nelson, cortando antes cada uno sus alas por el riesgo de incendio que suponían. Parecía que el plan de Nelson había funcionado. El ataque directo planeado había sorprendido a sus adversarios. ¡En efecto, no habían descubierto sus intenciones! Antonio Escaño, jefe del estado mayor del comandante español, Gravina, más tarde reportaría:

Nada es más marinero y militar que el que una escuadra, que está muy de barlovento de otra, para cazar sobre ella forme columnas que se desplieguen al tiro de los enemigos, formando una línea que entre en fuego, haciendo tanto o más daño como pueden causarle aquéllos; pero el almirante Nelson no desplegó sus columnas al tiro de la línea; cayó sobre ella para batirla a tiro de pistola y atravesándola, para reducir la batalla a combates particulares.

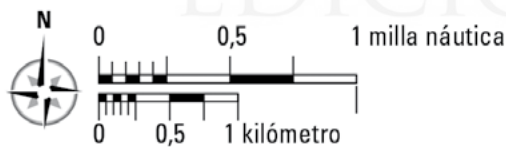
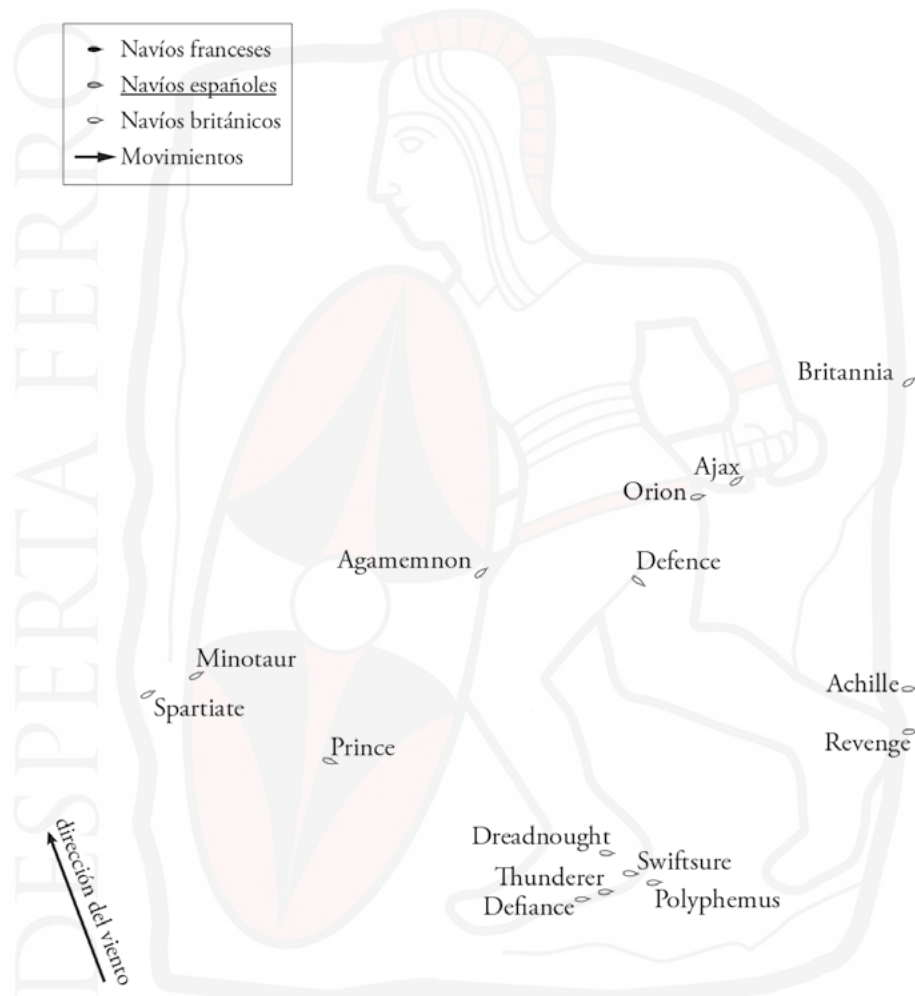
RETRASOS EN EL ATAQUE BRITÁNICO

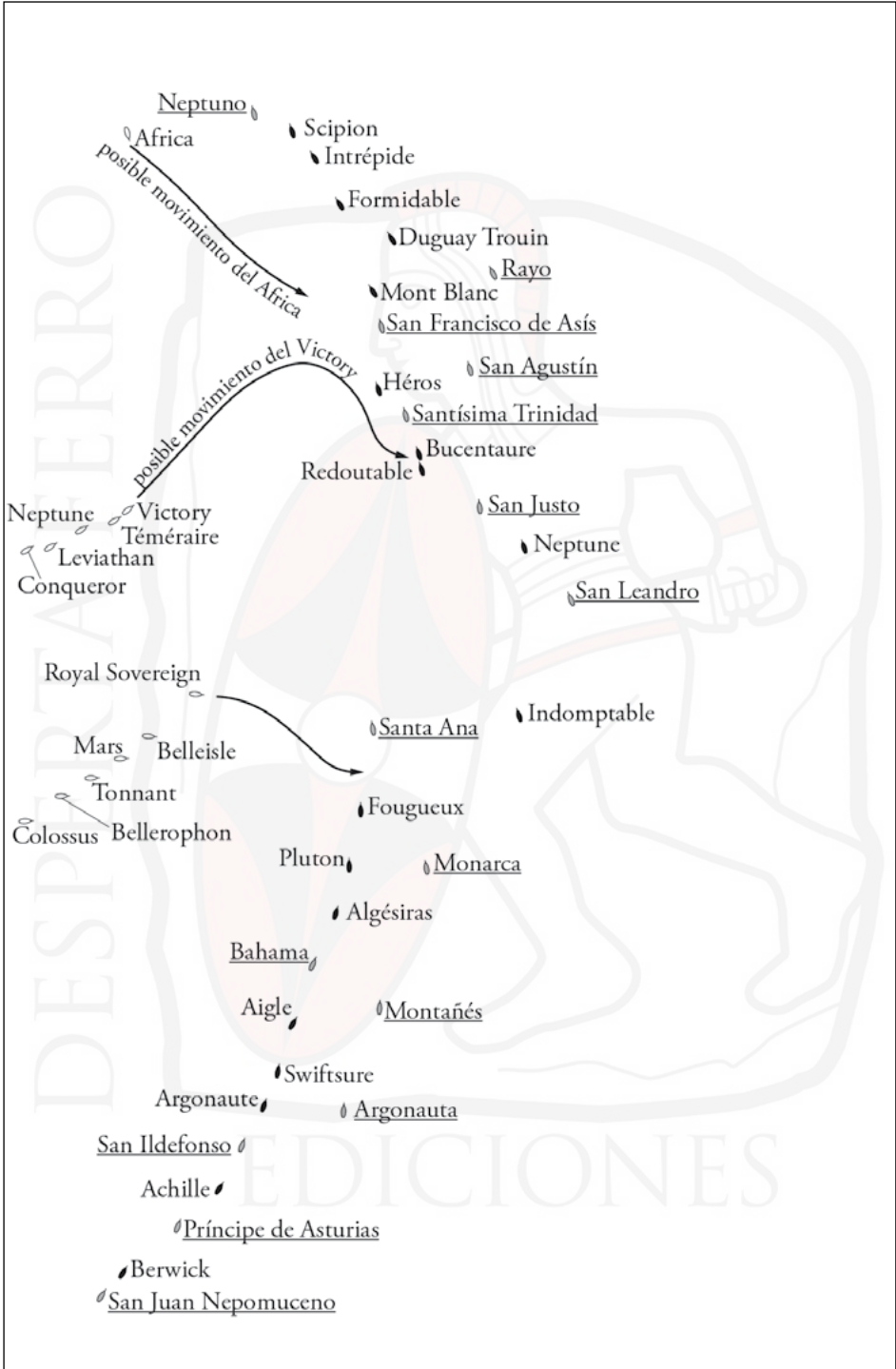
Sin embargo, ya iban surgiendo señales de que el plan comenzaba a fallar. El impacto del asalto de las dos columnas británicas estuvo limitado por el número de navíos capaces de mantener una posición muy próxima a los dos vicealmirantes. Nelson había ordenado a sus buques virar por redondo dos veces durante la noche y esto había provocado que se encontraran dispersos al amanecer, según se comprueba en sus registros sobre la distancia y la demora a que avistaron al enemigo, que variaron entre seis y doce millas y entre el ENE y el ESE. Después de dar señal para que adoptaran el orden de navegación, el nerviosismo de Nelson ante la posibilidad de que el adversario se le escapara de las manos se incrementó a las 10.00 de la mañana del 21 de octubre, con la inversión de rumbo ordenada por Villeneuve para regresar a Cádiz, que provocó que el británico iniciara el ataque sin

Posiciones previas al combate

21 de octubre de 1805, 12.00 horas

- Navíos franceses
- Navíos españoles
- Navíos británicos
- Movimientos





CUADRO II
Horario de la entrada en acción de los buques británicos en Trafalgar
(en minutos)

	Victory, en torno a las 12.20		Royal Sovereign, en torno a las 12.00
	Minutos después del Victory		Minutos después del Royal Sovereign
Téméraire	+1	Belleisle	+10-13
Neptune	+10	Mars	+15
Leviathan	+3	Tonnant	+15-20
Conqueror	+10	Bellerophon	+10-15
Britannia	+10	Colossus	+20
Africa*	+8	Achille	+15
Ajax	+48 aprox.	Revenge	+10
Orion	+45	Polyphemus	+50-60
Agamemnon	+38-58	Dreadnought	+65
Spartiate	+128	Swiftsure	?
Minotaur	+148	Thunderer	+70
		Defiance	+75
		Defence	+120
		Prince	+170

* Después del Royal Sovereign y contra la cabeza de la vanguardia enemiga.

esperar a que sus buques estuvieran situados en sus posiciones, con la confianza de que las alcanzarían durante la navegación hacia el enemigo. Para muchos, esto supuso una tarea complicada. Nelson concedió por señales permiso a los tres puentes más morosos, el Britannia, el Prince y el Dreadnought, para navegar por separado del orden de navegación prefijado, en ese momento convertido ya en el orden de batalla, pero había más navíos que tenían dificultades en alcanzar su lugar. En la columna de Nelson, el Agamemnon había perdido el día anterior el mastelero mayor y el de juanete mayor, además del mastelerillo de sobre mayor, y aunque los había reemplazado, su capitán, Edward Berry, era un marino mediocre y no se las pudo ingeniar para llegar a su posición, así que ocupó el noveno puesto en la columna en lugar del sexto prescrito. En cualquier caso, había una gran variación en las velocidades máximas de los distintos buques, una circunstancia que reducía la posibilidad de adelantar posiciones. Además, muchos

de los capitanes de la retaguardia del orden de batalla eran de menor antigüedad y a veces carecían de la iniciativa necesaria para adelantar posiciones en la columna si tenían delante un buque más lento.

El mayor perjuicio lo sufrió la columna de Collingwood, cuya tarea era la más importante. Uno de sus navíos, el *Africa*, se perdió uno de los cambios de rumbo nocturnos y quedó apartado. Al comienzo del combate se encontraba navegando a toda prisa desde la vanguardia para intentar reincorporarse a la fuerza de Collingwood. Tres de los navíos de este, el *Mars*, el *Colossus* y el *Defence*, habían recibido durante la noche el encargo de acechar a la escuadra combinada y ahora tenían que regresar a sus posiciones. El *Mars* lo consiguió sin apuros y el *Colossus* llegó a su puesto justo cuando comenzaba el combate, pero el *Defence*, que de noche había tenido la posición más próxima a la escuadra combinada, todavía no había conseguido atravesar la columna de Nelson para volver a su puesto en la de Collingwood. Al final acabó el penúltimo, solo por delante del cansino *Prince*, el cual, además de tener deteriorado el casco forrado de cobre, había sufrido el percance de que se le rompiera la gavia del trinquete antes del inicio de la acción. Otros tuvieron menos disculpas; Collingwood se quejó después, en privado, de que «aunque el esfuerzo del día 21 fue muy grande, no fue ni mucho menos por igual; algunos de los buques de la retaguardia de mi línea, aunque muy marineros, no respondieron por completo a mis expectativas».

El resultado fue que, en la columna de Nelson, solo 5 navíos pudieron entrar en combate con el enemigo con diez minutos o menos de diferencia respecto del *Victory*; el resto fue llegando entre 48 y 148 minutos más tarde. Solo 7 navíos de Collingwood entablaron combate quince o veinte minutos después del *Royal Sovereign*, los demás tardaron entre 50 y 170 minutos (*vid.* Cuadro II). Nelson y Collingwood habían izado las señales varias veces para que sus barcos largaran más trapo. Nelson, que en el memorándum que trazaba su plan ya había previsto que surgirían problemas —«Hay que dejar algo a la fortuna; nada es seguro en un combate, en especial en el mar»—, ahora buscaba soluciones. Indicó a los capitanes de las fragatas que transmitieran a todos los buques de su escuadra que, «si por el modo de ataque prescrito les fuera imposible llegar de inmediato a la acción, podrían adoptar las decisiones que prefirieran, siempre que estas los llevaran rápido junto al enemigo».

Algunos comprendieron lo que se esperaba de ellos y actuaron por su cuenta; Robert Moorsom, en el *Revenge*, se adelantó a los buques cercanos y tuvo el visto bueno de Collingwood para largar más vela.

Codrington, en el Orion, en ese momento el octavo en la columna de Nelson, actuó por su cuenta, tal vez después de recibir el mensaje de su comandante, del modo que le pareció mejor para acercarse cuanto antes al enemigo, incorporándose a la lucha en la columna de Collingwood. Por otro lado, Charles Laforey, a bordo del Spartiate, que se arrastraba detrás del Minotaur, más lento, recibió el mensaje de Nelson a la 1.45 *a. m.*, pero hasta las 15.00 no avisó al Minotaur para adelantarlo con la intención de evitar que la vanguardia enemiga acudiera en ayuda de su centro, mientras que el lento Dreadnought avisó al Polyphemus para adelantarlo y atacar al Príncipe de Asturias de Gravina. No solo influyeron las condiciones del viento o el posible mal estado de los cascos; es indudable que algunos capitanes eran capaces de obtener más velocidad de sus buques si lo deseaban y, al final, lo que contaba era su decisión.

Por la razón que fuera en cada caso, lo cierto es que existen pruebas abundantes de que, aunque los primeros 8 navíos de Collingwood y los primeros 6 de Nelson llegaron en un lapso de veinte minutos, el resto se fue incorporando lentamente al combate a lo largo de las tres horas siguientes. En consecuencia, el peso de la lucha (y la mayoría de las bajas) recayó en esos primeros buques.

El plan de Nelson otorgaba a Collingwood 16 navíos para desbordar a los 12 últimos navíos de la retaguardia enemiga, un número que el vicealmirante conservó, pese a que la fuerza total de su escuadra quedara muy lejos del tamaño previsto. A pesar de esto, Collingwood complicó considerablemente la tarea que tenía encomendada. En la aproximación a la línea enemiga, aparte de los buques que iban rezagados, ya contaba con 2 navíos menos: el Africa no se llegó a reincorporar a su contingente y se unió al grupo de Nelson, y el Defence estaba todavía atravesando la columna de este, para volver a unirse a la de Collingwood. Así pues, este último comenzó su misión con solo 14 navíos. Además, como decidió que el gallardo buque insignia del teniente general Ignacio María de Álava, el Santa Ana, era de un estatus más apropiado para ser objeto de su ataque, se fue contra el decimosexto navío enemigo contando desde la retaguardia, en lugar de contra el decimosegundo, y ordenó a sus barcos formar una línea de marcación* para atacar al resto. «Nos precipitamos sin orden alguno, cada uno debía procurarse su presa»,

* N. del T.: En una línea de marcación («bow and quarter») los buques se alinean a proa y cada uno está situado en la aleta del inmediato más adelantado.

escribió un teniente de uno de ellos, el navío *Tonnant*. Sin embargo, en lugar de contar con una superioridad numérica del veinticinco por ciento sobre los buques que atacaban, de modo que fuera previsible un rápido triunfo, ahora estaban en inferioridad, puesto que solo 8 navíos llegaron rápido al combate contra los 16 enemigos. Una ardua tarea les esperaba hasta que llegara el resto.

Un factor adicional que estorbaba la batalla de melé anhelada por Nelson era la escasa disciplina de disparo de algunos de sus buques más a retaguardia. Deseosos de entrar en acción, abrieron fuego desde la distancia, impidiendo que otros navíos se acercaran a sus objetivos. Codrington se quejó: «Diez minutos antes de que estuviera bastante cerca para usar cañón alguno contra el barco al que me estaba aproximando, me vi obligado a evitar que un navío en la aleta del *Orion* no nos acercara por sus prisas en abrir fuego contra el lejano enemigo [Codrington culpó al *Agamemnon*, que le seguía de lejos, de “abrir fuego y desperdiciar su munición”] [...]. En mi siguiente intento de acercarme a un [navío de dos] puentes francés que molestaba al *Victory*, mi segundo por delante (el *Ajax*) me cortó el paso y solo pude disparar desde lejos. Entonces fui a por el almirante Gravina, que iba en el *Príncipe de Asturias*, pero el *Dreadnought* me cerró el camino de nuevo y, como el *Ajax*, no se acercó a acabar con él».

LA FUERTE RESISTENCIA DE LA ESCUADRA COMBINADA

El otro obstáculo que se interpuso en la ejecución del plan de Nelson fue la resistencia, inesperadamente obstinada, de la escuadra combinada. Los veteranos de Abukir juzgaron Trafalgar como un combate mucho más duro. Las bajas británicas en Trafalgar fueron mucho mayores que en cualquier combate previo de las Guerras de la Revolución y del Imperio. En palabras de un marinero, «hemos rociado a la Combinada como nunca y, a pesar de ello, nos han combatido con bastante dureza para ser franceses y españoles», y de otro: «... en esa batalla los *Dons** han luchado tan bien como los franceses y, si hubiera que dar un premio a la pericia marinera y al valor, a todos ellos les correspondería a partes iguales». Los buques españoles, de recia construcción, podían soportar un enorme castigo. El vigor de su resistencia amortiguó por

* N. del T.: Apodo colectivo empleado para referirse despectivamente a los españoles, derivado del empleo por estos del vocablo de tratamiento *don*.

un tiempo el ataque inicial. Nelson había situado 3 grandes navíos de tres puentes al frente de su columna para abrirse paso a través de la línea adversaria y, mientras se aproximaba, indicó por señales a Collingwood que su intención era pasar a través de la línea enemiga hacia su vanguardia para impedir que escaparan a Cádiz, pero el Victory, al pasar por la popa del Bucentaure, fue interceptado por el navío de dos puentes Redoutable, y el Téméraire, que iba detrás del buque insignia británico, también se enzarzó con el buque francés. Los daños del combate consiguiente acabaron por inmovilizar a estos dos grandes navíos, que quedaron clavados en la línea de la escuadra combinada. De modo similar, el Santa Ana se resistió al Royal Sovereign de Collingwood por más de dos horas, hasta que quedó desarbolado y se rindió, mientras que el Royal Sovereign perdía los palos mayor y mesana y quedaba, en palabras de Collingwood, «perfectamente inmanejable». El capitán de su buque insignia, Edward Rotheram, reconoció que «el enemigo en general, y en especial los españoles, se batió con gran obstinación».

UNA BARAHÚNDA DE COMBATE FAVORABLE A LA ESCUADRA BRITÁNICA

Nelson fue herido de muerte por un tirador desde el Redoutable, pero había conseguido la «barahúnda» de combate que buscaba y ahora la consecución del ataque y la obtención de la victoria dependían de los capitanes de los buques individuales. Hercules Robinson, de la fragata Euryalus, comentó más tarde: «La gran batalla fue, en consecuencia, una serie de combates individuales donde la habilidad del almirante no podía hacer nada una vez conseguido el enfrentamiento. De hecho, así debe siempre ser en todo combate en el mar que quiera ser decisivo, que los distintos capitanes sean los que decidan dónde ir, a quién atacar, a quién ayudar y, en general, qué hacer». Esta eventualidad sorprendió a los jefes de la escuadra combinada. El jefe del estado mayor de Ville-neuve, Mathieu Prigny, interpretó este combate como una excepción respecto de las anteriores por la forma en que Nelson atacó, provocando una sucesión de enfrentamientos individuales, y Escaño reportó que se redujo a sangrientos choques individuales, en su mayoría a tiro de pistola. La flojedad del viento y el entremezclamiento de los buques de ambos bandos llevó a que toda la batalla se sumergiera en una espesa humareda que no permitía a ningún alto mando ver lo que sucedía ni transmitir señales que pudiera ver su escuadra. Escaño confesaría en su informe que le era imposible proporcionar detalles acerca de estos com-

bates porque no pudo ver lo que estaba pasando entre las densas nubes de humo que envolvían a los buques.

Ya no era un combate entre comandantes de escuadra, se había convertido en un combate de marineros, un combate en condiciones atroces. Aunque los buques lucían pabellones adicionales y habían pintado de blanco los aros de los mástiles para distinguirlos de los aros negros de la escuadra combinada, el humo de los cañones lo oscurecía todo. El navío *Bellerophon*, en liza con el navío español *Monarca*, vio de súbito entre el humo los juanetes de otro buque que se acercaba a su amura de estribor y, momentos después, colisionó con el francés *Aigle*. Un alférez del *Royal Sovereign* declaró que «el humo era tan espeso que apenas podíamos distinguir a los franceses de los ingleses». Su barco sufrió los disparos del *Belleisle* hasta que *Collingwood* consiguió detenerlos y el *Royal Sovereign* llegó a disparar una vez al *Victory*. Un marinero del *Revenge* también admitió que «a menudo, durante la batalla, no podíamos ver, por el humo, si estábamos disparando a un enemigo o a un amigo y, en cuanto a lo que oíamos, el ruido de los cañones nos ensordecía tan completamente que no teníamos más remedio que fijarnos solo en los movimientos que se hacían».

El relato más crudo de las condiciones que se vivieron en las baterías lo ofrece un marinero del *Belleisle*:

A cada momento el humo se acumulaba cada vez más denso, a veces estancándose a bordo, entre los puentes, con tal densidad que difuminaba los objetos más próximos, y, a menudo, los hombres que estaban en los cañones quedaban ocultos de los que estaban junto a ellos en cada banda. Por esto hubo que apuntar los cañones de forma mecánica, siguiendo las órdenes que se transmitían desde arriba, contra objetos que los hombres que luchaban en los cañones rara vez vislumbraban. En esas circunstancias, con frecuencia oías la orden, en la cubierta principal o en la inferior, de ajustar los cañones «dos puntos hacia popa», «a quemarropa», etc. De hecho, los hombres estaban en tal ignorancia de los objetos externos como si les hubieran vendado los ojos, y el único alivio que se derivaba de esta grave molestia era que cada hombre estaba tan aislado de su vecino que no era consciente del peligro que corría porque no veía cómo caían sus compañeros por todas partes. Su conocimiento se limitaba a oír el chocar de las

balas atravesando los maderos que se hacían pedazos y, a continuación, los roncós gritos de los capitanes de los cañones que, al ver que faltaban servidores en sus puestos, llamaban a los supervivientes: «¡Acercaos aquí! ¡Acercaos!».

LA COLUMNA DE COLLINGWOOD

La batalla se resolvió por sí misma en dos partes. Una fue la resistencia del navío cuatro puentes Santísima Trinidad, del buque insignia de Villeneuve —el Bucentaure— y del Redoutable frente a la columna de Nelson que intentaba contener el centro y la vanguardia de la escuadra combinada y eliminar a su comandante en jefe, mientras que en la otra parte los buques de Collingwood destruían su retaguardia. Nelson había asignado más navíos a Collingwood que a sí mismo y el éxito del combate dependía del éxito de su subordinado.

Sin embargo, Collingwood solo contaba en el momento del ataque con la mitad de sus barcos y estos tuvieron que luchar para sobrevivir contra el doble de su número durante casi una hora, hasta que comenzó a llegar el resto de su fuerza. El Belleisle registró que fue disparado hasta por tres buques franceses durante tres horas, sufrió un 18% de bajas y quedó desarbolado por completo. El Mars tuvo un buque francés en cada uno de sus costados, un navío de tres puentes español en popa y otro barco también a tiro de cañón; su capitán pereció y sufrió un 15 % de bajas. El Tonnant se vio encastrado entre un 74 español y otro francés, también fue flanqueado por la artillería del Príncipe de Asturias y entonces fue atacado con energía por el francés Algésiras, que intentó abordarlo; sufrió un 11 % de bajas. El Bellerophon se enfrentó a un navío de dos puentes español antes de colisionar con el Aigle, quedando la verga de su trinquete enganchada con la verga mayor del navío francés. El fuego de mosquetería del Aigle mató a su capitán y despejó la cubierta superior, pero sus intentos de abordaje fracasaron. Al mismo tiempo, el citado navío británico se enfrentaba al español Monarca y recibía los disparos de otros dos buques. Perdió el palo mayor y el de mesana y sufrió un 27 % de bajas. El Revenge fue acosado por el Príncipe de Asturias, que intentó abordarlo mientras estaba enzarzado con un navío de dos puentes francés en su costado de estribor y otro en la amura de babor; sufrió un 13 % de bajas. El Colossus pasó a través de la línea enemiga disparando por una banda a la popa del navío francés Swiftsure y por la otra al navío español Bahama. Mientras orzaba para situarse en el costado de

sotavento del Bahama, el desorden de la línea enemiga provocó que colisionara con el Achille, que surgió del humo en el costado de sotavento del propio Colossus. Este continuó luchando rodeado por los tres adversarios citados hasta que fue socorrido por el Orion, proveniente de la columna de Nelson, cuya andanada abatió el palo mayor del Swiftsure y consiguió su rendición. El Colossus sufrió un 32 % de bajas, el porcentaje más alto de la escuadra británica.

Los ocho primeros navíos de Collingwood sufrieron, en conjunto, casi tantas bajas como los otros diecinueve de la columna de Nelson. Sin embargo, el daño que infligieron debilitó la resistencia de sus adversarios de tal modo que, cuando por fin llegó el resto de los barcos de Collingwood, las rendiciones se sucedieron con rapidez. En conjunto, 11 de los 16 navíos de la retaguardia de la escuadra combinada fueron capturados y otro fue presa de las llamas y voló. Solo escaparon 4. Fue un combate sangriento y encarnizado, pero la escuadra de Collingwood había conseguido lo que el plan de Nelson había previsto.

LA COLUMNA DE NELSON

La columna de Nelson también cumplió el plan que tenía asignado. El Victory y el Téméraire quedaron atrapados en un combate prolongado con el Redoubtable y el Fougueux que, tras ser dañado en la refriega de la retaguardia enemiga, había ido a la deriva hasta colisionar y quedar junto al Téméraire. En cambio, los tres navíos que los seguían, el Neptune, el Conqueror y el Leviathan, se pusieron a la tarea de quebrar la resistencia de los reductos del centro de la escuadra combinada, el Santísima Trinidad y el Bucentaure, labor a la que se unió el extraviado Africa que, tratando de reincorporarse a la columna de Collingwood, había bajado en paralelo a la vanguardia de la escuadra combinada –contribuyendo accidentalmente a que esta se mantuviera en su puesto– y ahora se agregaba a la columna de Nelson. Por un golpe de suerte capturaron al comandante en jefe galo, a quien Nelson estaba buscando, aunque no hay prueba de esto en los cuadernos de bitácora ni en los testimonios de los presentes antes de que el almirante se rindiera al destacamento de abordaje del Conqueror. La vanguardia de la escuadra combinada dio media vuelta por fin para ayudar a su centro, pero fue demasiado tarde, ya que el resto de la columna de Nelson había llegado para entonces a cerrarle el paso y capturó dos de sus navíos que se dirigieron infructuosamente hacia la refriega.

DESPERTA FERRO

Libro completo [aquí](#)

EDICIONES



El viejo nombre de Trafalgar, «la punta de occidente», sigue resonando hoy en día más allá de las cartas náuticas, topónimo impreso en la memoria colectiva de tres naciones europeas merced al encarnizado combate que allí tuvo lugar el 21 de octubre de 1805 entre las escuadras francoespañola y británica. Más de doscientos años después, nuestros conocimientos y nuestra perspectiva sobre la batalla se han enriquecido gracias al trabajo conjunto de investigadores españoles, franceses y británicos, que, en lugar de intercambiar mortales cañonazos desde sus navíos, ponen en común trabajo de archivo, hipótesis y conclusiones. Una labor colosal de la que se nutre este libro, una obra colectiva que ha conseguido reunir en sus páginas a algunos de los más destacados especialistas de España, Francia y Reino Unido sobre la batalla de Trafalgar para ofrecer una síntesis renovada acerca de las cuestiones más importantes relacionadas con este crucial hecho de armas: desde la política internacional hasta la organización naval, la tecnología, el armamento, la oficialidad y la marinería, para desembocar en la campaña de 1805 y el propio combate. Y no solo eso, sino que el libro se proyecta sobre el legado histórico de Trafalgar, para reflexionar sobre una Europa convulsa, de la que podamos extraer ideas y experiencias que nos ayuden a actuar frente a los desafíos del mundo actual.

Un volumen que, además, sirve para reivindicar a hombres injustamente maltratados por la historia como el teniente general Federico Gravina, los brigadieres Cosme D. Churrua y Dionisio Alcalá Galiano, el capitán de navío Francisco Alsedo y Bustamante, y sus aliados, el almirante Charles R. Magon, y los capitanes de navío Jean J. E. Lucas, Julian Cosmao y Louis A. C. Infernet; pero también a sus contrincantes, como el vicealmirante Horatio Nelson, muerto sobre la cubierta del Victory, o el vicealmirante Cuthbert Collingwood, que le sucedió en el mando de la escuadra británica. Homenaje y recuerdo extendido a los cientos de marinos sin nombre que, entre astillas, plomo y la mar, tan inmisericorde como los hombres, perdieron la vida en aquella «derrota gloriosa».

ISBN: 978-84-126588-7-3



P.V.P.: 24,95 €

**GUERRAS
NAPOLEÓNICAS**