

DESPERTA FERRO EDICIONES

La más completa perspectiva de la batalla de Trafalgar

Una colosal obra colectiva que analiza una de las batallas navales más importantes de todos los tiempos. Elaborada por las máximas autoridades del tema en España, Francia y Reino Unido. Por primera vez, contamos con una perspectiva completa desde todos los ángulos y niveles, desde la política del momento, pasando por la oficialidad y los navíos, hasta el propio combate y sus consecuencias.



Trafalgar. Una derrota gloriosa
978-84-126588-7-3
336 páginas + 16 en color
15,5 x 23,5 cm
Rústica con solapas
P.V.P. 24,95 €

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 general Federico Gravina, los brigadieres Cosme D. Churrua y Dionisio Alcalá Galiano o Francisco Alsedo y Bustamante, comandante del Montañés, pero también a sus contrincantes, como el vicealmirante Horacio Nelson, muerto sobre la cubierta del Victory, o Cuthbert Collingwood, capitán del Royal Sovereign. 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».

Relación de autores de *Trafalgar. Una derrota gloriosa*:

Coordina: Agustín Guimerá
Emilio La Parra • María Baudot Monroy
Richard Harding • Rémi Monaque • Michael Duffy
Agustín R. Rodríguez González • Carlos Alfaró Zaforteza

En librerías el miércoles 4 de octubre. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Guillermo Escribano - Comunicación

Tel. 616 404 434 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



LOS AUTORES

Carlos Alfaro Zaforteza es profesor en el Department of War Studies, King's College London (2016-2018). Sus investigaciones versan sobre el poder naval y la marina española en el siglo XIX. Entre sus publicaciones figuran «The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854» (2006); «El legado de las guerras de la Revolución y del Imperio: operaciones anfibas y bloqueos en la España post napoleónica, 1815-1844» (2008); «Sea Power and Technology Transfer: The Spanish Navy and the Thames Shipyards, 1844-1850» (2012); «Medium Powers and Ironclad Construction: The Spanish Case, 1861-1868» (2012); «Luis María de Salazar, Ángel Laborde and the Defence of Cuba, 1825-1829: A Study in Combined Leadership» (2017); y, en coautoría con A. James y M. Murfett, *European Navies and the Conduct of War* (2019).

María Baudot Monroy es investigadora del Departamento de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Ha estudiado la política naval durante el siglo XVIII, en concreto el mandato del secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga: *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, (1700-1754)* (2013). Cuenta con numerosos artículos como «La política naval española entre 1700 y 1736». «La recuperación del poder naval de la Monarquía» (2019); «La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII» (2019); y «La gestión del presupuesto de la Armada en una etapa de restricción del gasto público, 1754-1759» (2020). Es editora de *El Estado en guerra. Las expediciones navales españolas en el siglo XVIII* (2014).

Michael Duffy ha sido director del Centre for Maritime Historical Studies (Universidad de Exeter), vicepresidente de la Navy Records Society y editor de *Mariner's Mirror*. Se ha especializado en el periodo de las Guerras Napoleónicas. Entre sus estudios se encuentran *Soldiers, sugar and seapower: the British expeditions to the West Indies and the war against revolutionary France* (1987); *Parameters of British naval power 1650-1850* (1992); *Touch and take: The Battle of Trafalgar 21 October 1805* (2005); con R. Mackay, *Hawke, Nelson and British Naval Leadership 1747-1805* (2009). Es editor con R. Morris de *The Glorious First of June: a naval battle and its aftermath* (2003).

Agustín Guimerá es investigador del Instituto de Historia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y académico correspondiente de la Real Academia de la Historia. Ha trabajado sobre la historia marítima y naval del Atlántico en los siglos XVI-II-XX, con estudios como «Trafalgar: Myth and History» (2008); «The Offensive Strategy of the Spanish Navy, 1713-1808» (2016); y «Naval Leadership and the "Art of War": John Jervis and José de Mazarrado Compared (1797-1799)» (2017). Ha sido coeditor (con A. Ramos y G. Butrón) de *Trafalgar y el mundo atlántico* (2004); (con V. Peralta Ruiz) de *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar* (2005); (con J. M. R. Harding) de *Naval Leadership in the Atlantic World: The Age of Revolution and Reform, 1700-1850* (2017); y, (con O. Chaline), *La Real Armada y el mundo hispánico en el siglo XVIII* (2021).

Richard Harding es profesor emérito de la Universidad de Westminster. Fue jefe del Department of Leadership and Professional Development de esta universidad entre 2009 y 2016. Sus investigaciones se han centrado en las operaciones anfibas, el liderazgo naval y el desarrollo organizativo de las fuerzas navales. Es autor de numerosos libros, entre los que se incluyen *Seapower and Naval Warfare, 1650-1850* (1999); *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy* (Boydell, 2010); y *Modern Naval History: Debates and Prospects* (2016). Es editor de *The Royal Navy, 1930-2000: Innovation and Defence* (2004); coeditor (con H. Doe) de *Naval Leadership and Management, 1650-1950* (2013); y coeditor (con A. Guimerá) de *Naval Leadership in the Atlantic World: The Age of Revolution and Reform, 1700-1850* (2017).

Emilio La Parra es catedrático emérito de la Universidad de Alicante, se ha especializado en la historia política de España a finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX. Entre sus estudios figuran *El primer liberalismo español y la Iglesia en las Cortes de Cádiz* (1985); *Manuel Godoy. La aventura del poder* (2002); *Fernando VII. Un rey deseado y detestado* (2018), premio Comillas de Biografía e Historia. Ha sido coordinador de varios números monográficos dedicados a la Guerra de la Independencia en diversas revistas científicas. Es doctor *honoris causa* por la Universidad de Aix-Marsella.

Rémi Monaque es contraalmirante de la marina francesa (ret.), es miembro de l'Academie du Var (Tolón). Cuenta con diversos trabajos sobre la historia naval francesa: combates, expediciones científicas, biografías, puertos, etc. Ha colaborado en muchas iniciativas sobre esta materia en Francia, Gran Bretaña y España. Entre otras publicaciones destacan sus biografías de los almirantes Latouche-Tréville (2000) y Suffren (2014), junto a monografías sobre *Trafalgar* (2005) y *Une histoire de la marine de guerre française* (2016).

Agustín R. Rodríguez González es académico correspondiente de la Real Academia de la Historia y de la Academia Browniana de la República Argentina. Especialista en historia naval española del siglo XVI al XX. Entre sus trabajos más recientes destacan *Trafalgar y el conflicto naval angloespañol del siglo XVIII* (2005); *Antonio Barceló, mucho más que un gran corsario* (2016); *Señores del Mar. Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada* (2018); *El León contra la jauría. Batallas y campañas navales españolas, (1621-1700)*, 2 vols. (2018 y 2019); *Barcos con honra, las campañas de la Armada de Isabel II* (2019); *Corsarios españoles* (2020); y *Urdaneta y el Tornaviaje. El descubrimiento de la vía marítima que cambió el mundo* (2021).

LAS CLAVES DEL LIBRO

Una obra monumental y colectiva en la que participan las más destacadas autoridades de España, Francia y Reino Unido sobre la **batalla de Trafalgar**.

Una **visión integral y renovada**, inédita hasta ahora, con todos los puntos de vista del encarnizado combate naval del 21 de octubre de 1805 que marcó la historia.

Una **edición accesible, divulgativa, destinada a que el gran público** pueda acercarse a este crucial hecho de armas enmarcado en las Guerras Napoleónicas.

Con un **espectacular aparato gráfico y cartográfico**, imprescindible para comprender 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.



DOSIER DE PRENSA



SUMARIO

Trafalgar explicado por su coordinador

EN POCAS PALABRAS

Más de doscientos años después del gran combate naval, el último de la historia de la marina de vela, Trafalgar aún sigue interesando a los historiadores y cautivando la imaginación del gran público. Exploramos esta batalla desde una novedosa perspectiva internacional, desvelando mitos y resaltando no solo los errores sino también algunos logros de sus protagonistas.

Trafalgar se enmarca en un período convulso de la historia europea. Se trata del largo enfrentamiento entre el Reino Unido, Francia y su aliada España, que se extendió entre 1793 y 1815, salvo el paréntesis de la Paz de Amiens (1802-1803) y la cooperación hispano-británica durante la guerra de la Independencia (1808-1814).

Gran Bretaña, poseedora de un ejército expedicionario reducido, no podía hacer frente al poderío militar de Francia en el continente. En contrapartida, sometió a los principales puertos enemigos a un férreo bloqueo marítimo: Brest, Rochefort, El Ferrol, Cádiz, Cartagena y Tolón. Además, la *Royal Navy* buscó siempre el combate decisivo con sus dos adversarios, para consolidar su superioridad en el mar y acelerar el desgaste de sus marinas. Los combates del cabo de San Vicente (1797), Aboukir (1798) y Algeciras (1801) constituyen una buena muestra de esta estrategia.

Por su parte, Francia continuó su estrategia en relación con su tradicional adversario, una de cuyas

claves fue la conquista de Inglaterra. Para ello necesitaba el control temporal del canal de La Mancha con sus escuadras, facilitando así el paso de su poderoso ejército y apoyando las sucesivas operaciones militares en territorio inglés. Otra condición era aprovechar los recursos navales de su aliada España que, sumados a los de su marina, podrían teóricamente hacer frente a las escuadras británicas en aquellos mares.

Ya desde la Paz de Basilea en 1795 Francia había presionado constantemente a la monarquía hispana con esta finalidad, obteniendo una alianza y la declaración de guerra a Gran Bretaña al año siguiente. Lo mismo sucedió tras el paréntesis de la Paz de Amiens, cuando estalló nuevamente el conflicto francobritánico en mayo de 1803. Francia insistió en la entrada de España en la guerra y, al no obtenerla, obligó al gobierno de Carlos IV a pagar una fuerte suma de dinero por su neutralidad. Gran Bretaña no aceptó esta componenda y el 5 de octubre de 1804 atacó a una división hispana de cuatro fragatas que transportaban moneda americana a la metrópoli, a la altura del cabo de Santa María. Durante la lucha una fragata voló y las otras tres fueron capturadas. Esta acción, llevada a cabo durante un período de paz entre ambas naciones, llevó pronto a la guerra y a una nueva alianza francoespañola. Pero sus marinas, con sus tripulaciones faltas de entrenamiento ante el bloqueo británico de sus puertos durante más de una década, no estaban en condiciones

DOSIER DE PRENSA



de enfrentarse a la *Royal Navy* en condiciones idóneas. Hubiera hecho falta más recursos y un liderazgo naval aliado a la altura de las circunstancias. Trafalgar o algo parecido podría aparecer en el horizonte...

El choque se inició al mediodía del 21 de octubre de 1805 en las proximidades del cabo de Trafalgar, entre la escuadra combinada francoespañola (33 navíos) y británica (27 navíos). Continuó hasta las cinco de la tarde, en que los navíos aliados supervivientes se retiraron a Cádiz. El saldo del combate no podía ser más calamitoso: 17 navíos aliados capturados y 1 navío destruido. Las bajas totales de Trafalgar y la tormenta posterior fueron terribles: más de 4800 muertos y más de 3700 heridos. Lo grave es que algunos navíos aliados, que no habían sido capturados durante la batalla, naufragaron en los días siguientes o fueron capturados en el combate del cabo Ortegal, el 4 de noviembre de 1805. En total, las fuerzas aliadas habían perdido 23 navíos. El Reino Unido y su marina no volvieron a estar tan amenazados durante el resto de conflicto.

UN DESARROLLO MÁS AMPLIO

Trafalgar. Una derrota gloriosa, es una obra colectiva en la que participan los más destacados especialistas de España, Francia y Reino Unido. Cada uno de los capítulos está dedicado a un aspecto crucial del último gran combate a la vela de la historia bélica naval. Desde el contexto histórico hasta el día después de la batalla, pasando por otros muchos elementos clave de aquella jornada. Entramos en detalle.

En **Defensa y crisis de la monarquía tradicional. La política española entre 1793 y 1805**, Emilio La Parra pone el contexto histórico. Los problemas de la Corona, el ascenso de Manuel Godoy, la vía reformista y el fortalecimiento de la administración, son el prolegómeno para comprender la diplomacia de Carlos IV y el alineamiento con Francia en el Tratado de San Ildefonso, hasta la abdicación de 1808. Un periodo marcado por la crisis de la monarquía tradicional, en guerra permanente y sacudida por los apuros financieros, con problemas en el campo, conflictividad en el estamento de la nobleza, entre otras fuentes de inestabilidad interna para la Corona.

En **la Real Armada en 1805**, María Baudot Monroy profundiza en dos preguntas clave: ¿Cómo era el estado de la Real Armada? y ¿cuál fue la política naval seguida durante el siglo XVIII que desembocó en la catástrofe de Trafalgar? Desde los antecedentes de los reinados de Felipe V y Fernando VI pasando por el periodo de Carlos III hasta el reinado de Carlos IV. Un detallado recorrido por las diferentes campañas, el despliegue naval de la Corona y las sucesivas expe-



Francisco de Alsedo y Bustamante (1758-1805), capitán de navío y comandante del Montañés, muerto en el combate. (s. XVIII). Óleo sobre lienzo de autor desconocido. Museo Naval de Madrid.

diciones, así como combates tan significados como el cabo Espartel, el sitio de Gibraltar o la reconquista de Menorca. Baudot se adentra también en la crisis de las finanzas navales y la política naval, para llegar hasta el crucial momento de la guerra contra Inglaterra, el combate del cabo San Vicente y el preludio de Trafalgar que fue la firma de la Paz de Amiens de 1802.

En **La Marine Impériale en 1805** de Agustín Guimerá, tenemos la fortuna de adentrarnos en la doble estrategia de la marina de Francia en el paso del siglo XVIII al XIX. En la denominada Edad de Oro de la marina francesa, los efectos de la revolución y la república en la flota, y lo que supuso el consulado y el imperio.

Richard Harding nos brinda un magnífico análisis sobre **La Royal Navy en 1805**. Partiendo del miedo ante la nueva amenaza de una invasión y las ventajas de la marina británica para afrontar la situación, detalla con precisión los diferentes barcos que componían la flota, así como las innovaciones tecnológicas. Se adentra, también, en un análisis cuantitativo de la *Royal Navy* en las diferentes campañas contra Francia, así como en la ventaja de la marinería y los barcos mercantes británicos. La fortaleza financiera, la administración ordenada y la red de apoyo global son otros



Arsenal de Plymouth (1798), óleo sobre lienzo de Nicholas Pocock. Royal Museums Greenwich, Londres. Este arsenal es un gran complejo manufacturero al servicio de la Royal Navy.

tres elementos detallados para comprender el estado de la marina en el albor de Trafalgar. Como cierre, un interesante examen de la eficacia combativa y la capacidad organizativa de la Royal Navy.

La campaña de 1805 de Rémi Monaque nos brinda la oportunidad de conocer los planes franceses desde dentro. ¿Cómo se gestó la campaña? ¿Cuáles fueron los primeros planes de Napoleón? ¿Con qué hombres podía contar para llevar a buen fin su proyecto? Partiendo de la alianza con España y pasando por la concentración de las escuadras hasta el llamado plan genial del 2 de marzo que tuvo un calamitoso desenlace. ¿Cómo volvió la escuadra combinada desde el Caribe hasta Europa? Además, Monaque pone sobre la mesa el combate de Finisterre del 22 de julio y la ruta hacia Cádiz, allí donde los navíos permanecieron fondeados dos meses antes de la aciaga jornada del 21 octubre.

¿Qué ocurría en el bando contrario? Michael Duffy lo detalla en **Los británicos en Trafalgar**, que comienza con el toque de Nelson, el depositario de las esperanzas de los insulares. El detalle de la escuadra y su plan táctico, así como los movimientos previos de las escuadras antes del combate. El arranque de la batalla, los retrasos en la toma de posiciones y la fuerte resistencia de la escuadra combinada, pasando por la barahúnda del combate. ¿Qué ocurrió con la columna de Collingwood? ¿Y la de Nelson? Además, añade un detallado análisis de las razones del éxito británico: los buques más potentes, la mayor potencia de fuego, la unidad y velocidad de los movimientos y la mayor pericia marinera, antes de adentrarse en los resultados finales desde el punto de vista británico.

Trafalgar: la perspectiva francesa, de Rémi Monaque, nos pone en la piel del bando napoleónico. El capítulo comienza fuerte, con los movimientos previos que desembocan en la virada fatal previa a la aproximación británica. Monaque entra en detalles con la recons-

trucción de los múltiples combates, el duelo artillero del Royal Sovereign y el Santa Ana, y la lucha en el centro de la escuadra combinada. ¿Qué ocurrió en la vanguardia con Dumanoir? ¿Y con el Intrépide y el Neptune? ¿Qué pérdidas azotaron a los franceses? Definiendo el combate como una tragedia innecesaria, Monaque cierra con una reflexión de Trafalgar hasta hoy.

¿Cómo se vivió la jornada desde el punto de vista español? Agustín R. Rodríguez González nos responde con **El combate del 21 de octubre: la perspectiva española**. Acertadamente, comienza con una perspectiva general de los cambios profundos en la guerra naval que se produjeron antes de Trafalgar: las innovaciones técnicas y tácticas, las carronadas y obuses, el incremento del calibre de la artillería, las llaves de fuego y punterías o las nuevas tácticas son tratadas en profundidad. Para llegar al momento del combate, con una pormenorizada narración de los hechos desde la perspectiva española.

El día después, de Agustín Guimerá, nos invita a reflexionar sobre el contraataque de la escuadra combinada, los naufragios que se produjeron y el comportamiento de los combatientes, ahondando en el trato honorable al enemigo. Del mismo modo, Guimerá profundiza en el análisis del combate en la época, las expectativas de futuro que se abrieron y el preciado testimonio de Antonio Alcalá Galiano.

El libro cierra con una magnífica reflexión de Carlos Alfaro Zaforteza, **Trafalgar. Historia y memoria colectiva**. Un paseo por el imaginario de las consecuencias de la jornada del 21 de octubre. Las primeras reacciones durante el siglo XIX, con el impacto en la memoria colectiva, los esfuerzos en política exterior y la reconstrucción naval. Galdós, la pintura naval, la herencia de 1898 con el centenario y la expansión colonial. ¿Cómo se percibió la batalla durante el segundo centenario? ¿Cómo de presente está en la memoria colectiva actual?



ENTREVISTA CON LOS AUTORES

¿Por qué otro libro sobre Trafalgar? ¿Y por qué ahora, en 2023?

Agustín Guimerá: Trafalgar, el combate naval más importante de las guerras de la Revolución Francesa y el Imperio Napoleónico, sigo siendo un tema atractivo, no solo para los historiadores sino también para el gran público. Aunque se ha avanzado mucho en el conocimiento de este hecho de armas, con motivo del bicentenario de 2005, este libro da un paso más, ofreciendo una reflexión conjunta e internacional de los aspectos más importantes.

El volumen es un trabajo colectivo, ¿qué ventajas tiene este formato?

Agustín Guimerá: En Trafalgar participaron tres marinas, distintas en organización, y táctica, etc., incluso en mentalidad. Se trataba pues de ofrecer al lector una visión moderna del combate, superando las perspectivas nacionales. El libro también explora el legado histórico de Trafalgar, para reflexionar sobre la Europa convulsa que vivimos, de la que podemos extraer ideas y experiencias que nos ayuden a actuar frente a los desafíos del mundo actual. Un volumen que, además, sirve para reivindicar a los protagonistas más destacados, algunos 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, así como sus aliados, el almirante Charles R. Magon, y los capitanes de navío Jean J. E. Lucas, Julian Cosmao y Louis A. C. Infernet. En el bando británico, indagaremos las actitudes del vicealmirante Horacio Nelson, muerto sobre la cubierta del Victory, o el vicealmirante Cuthbert Collingwood, que le sucedió en el mando de la escuadra británica.

¿El plan de invasión de Inglaterra, planeado por Napoleón en 1805, tenía probabilidades de éxito?

Rémi Monaque: Trafalgar fue sin duda una gloriosa derrota para españoles y franceses. Pero fue sobre todo una tragedia inútil de la que Napoleón fue el principal responsable. La escuadra combinada no zarpó para invadir Inglaterra, sino para operaciones secundarias en el Mediterráneo antes de retirarse a Tolón. Las posibilidades de éxito de la invasión de Inglaterra en 1805 eran muy escasas. El ingenioso plan de Napoleón consistía en concentrar todas las fuerzas francesas y españolas disponibles en las Indias Occidentales para alcanzar lo antes posible la entrada del Canal de la Mancha, que seguramente estaría desierta por las

DOSIER DE PRENSA



«La elección de Villeneuve fue sin duda un error cuyo principal responsable fue el almirante Decrès, ministro de Marina. Villeneuve era un excelente profesional, extremadamente lúcido, que había previsto perfectamente con varios meses de antelación la táctica que emplearía Nelson».

fuerzas inglesas en busca de fuerzas aliadas. Nada más sencillo que llegar a Boulogne sin combatir y asegurar el cruce del Canal por la flotilla de buques ligeros. Eso sin tener en cuenta la realización muy incompleta de la concentración prevista, la lentitud de movimientos de la escuadra combinada y la instrucción no escrita pero perfectamente aplicada (salvo por Nelson) de que los almirantes ingleses encargados de vigilar una escuadra enemiga debían dirigirse a la entrada del Canal si perdían el contacto.

Otro punto débil era que la flotilla tardaba al menos tres días en salir del puerto de Boulogne y de los puertos vecinos, y el tiempo tenía que ser favorable para los barcos pequeños que navegaban muy mal. Otro punto débil era que el desembarco de las tropas en las playas inglesas habría planteado grandes problemas que no se habían estudiado realmente. Dado el calado de 1,50 m de las embarcaciones más pequeñas (barcazas), los soldados habrían tenido que saltar al agua con todos sus pertrechos, con gran riesgo de ahogarse. Por último, Napoleón parece haber asumido siempre que Inglaterra se derrumbaría en cuanto las tropas francesas pisaran suelo británico. No se tomó ninguna medida para abastecer y reforzar a estas tropas.

¿Qué consecuencias trajo la elección del almirante Villeneuve como comandante de la escuadra francoespañola para la campaña de 1805?

Rémi Monaque: La elección de Villeneuve fue sin duda un error cuyo principal responsable fue el almirante Decrès, ministro de Marina. Villeneuve era un excelente profesional, extremadamente lúcido, que había previsto perfectamente con varios meses de antelación la táctica que emplearía Nelson. Tenía dos grandes defectos que deberían haberle excluido de semejante mando: un profundo pesimismo y una gran pasividad que le impedía desobedecer las órdenes, aunque fueran absurdas. Consciente de sus debilidades, había presentado una dimisión que Decrès –enorme error– no había transmitido a Napoleón, a pesar de que iba acompañada de esta terrible predicción: “El enemigo, aunque sea un tercio más pequeño que nosotros, nos

vencerá”. Decrès había convencido a su amigo para que permaneciera en su puesto. Consideraba que Villeneuve, desprovisto de toda ambición, no era en modo alguno un rival peligroso para su carrera. Por otra parte, había descartado al almirante Missiessy, mucho mejor dotado para semejante misión. La prematura muerte de Latouche-Tréville, predecesor de Villeneuve, que estaba ansioso por enfrentarse de nuevo a su colega Nelson, fue una verdadera tragedia para Francia.

¿Cuáles eran las diferencias de organización, logística, táctica y otros factores entre las escuadras británica, española y francesa?

Richard Harding: Las armadas francesa y española luchaban en coalición y, a pesar de haber navegado juntas durante algunos meses, eran fuerzas nacionales independientes. La confianza de los españoles en el mando de Villeneuve se había resquebrajado cuando la escuadra combinada abandonó Cádiz por última vez. La confianza de Villeneuve y sus oficiales también era muy baja. La escuadra británica era muy diferente. Nelson mandaba una escuadra que confiaba mucho en su capacidad y en sus mandos. La *Royal Navy* estaba acostumbrada a operar con grandes escuadras en aguas lejanas desde mediados del siglo XVIII y disponía de redes logísticas que le permitían mantener una larga campaña. También contaba con suficientes buques para bloquear los movimientos de la Escuadra Combinada, fuera lo que fuera lo que Napoleón hubiera esperado que la persecución atlántica pudiera conseguir.

Tácticamente, la Escuadra Combinada no sabía cómo enfocaría Nelson la batalla y poco podía hacer salvo formar una línea de combate y esperar el lento avance de los británicos. Nelson tenía una idea muy clara de lo que había que hacer. Estaba decidido a romper la Escuadra Combinada en tres partes y destruirla poco a poco. Los movimientos de su propia columna, indujeron a Villeneuve a estirar la vanguardia su línea de batalla para que tardara en entrar en acción, mientras las dos columnas británicas (la de Nelson y la de Collingwood) se enfrentaban cuerpo a cuerpo con el centro y la retaguardia de la Escuadra Combinada. En la acción cuerpo a cuerpo las tácticas de las escuadras eran muy similares, pero la superior artillería británi-

«El comportamiento de los comandantes franceses en Trafalgar fue muy bueno. El pesimismo de Villeneuve sobre ellos era injustificado y varios mostraron cualidades excepcionales y tomaron iniciativas afortunadas».

ca y su capacidad para romper la línea de la Escuadra Combinada, permitió a los británicos lograr un mayor efecto destructivo.

«Nelson tenía una idea muy clara de lo que había que hacer. Estaba decidido a romper la Escuadra Combinada en tres partes y destruirla poco a poco».

¿Cuáles eran las diferencias entre las escuadras británica, española y francesa?

Agustín R. Rodríguez: Aparte las numéricas en número de buques, la británica tenía siete navíos de tres puentes, la española cuatro y ninguno la francesa. La británica gran superioridad en las tácticas y en la iniciativa de cada comandante, la española había iniciado ese progreso y la francesa seguía aferrada a tácticas obsoletas. Los británicos disponían de las carronadas, decisivas a corta distancia, los españoles disponían de los obuses Rovira y los franceses seguían con las piezas tradicionales. Y había otros seis navíos británicos disponibles a corta distancia, en Gibraltar.

¿Cuál fue el comportamiento de los comandantes británicos durante el combate de Trafalgar?

Richard Harding: Los comandantes británicos sabían lo que se esperaba de ellos: acercarse al enemigo y destruir su escuadra. Esta intención fue comunicada a los oficiales y hombres de los barcos y (con algunas excepciones) esto es lo que se consiguió.

¿Cuál fue el comportamiento de los comandantes franceses durante el combate de Trafalgar?

Rémi Monaque: El comportamiento de los comandantes franceses en Trafalgar fue muy bueno. El pesimismo de Villeneuve sobre ellos era injustificado y varios mostraron cualidades excepcionales y tomaron

iniciativas afortunadas. Cabe mencionar el heroísmo de Lucas, comandante del *Redoutable*, que consiguió neutralizar dos tres puentes británicos a costa de un sacrificio total. También hay que

mencionar el valor excepcional de Inernet, que condujo a su *Intrépide* al corazón de la batalla, violando las órdenes de Dumanoir, su comandante de división. También hay que mencionar a Cosmao, maniobrero extremadamente hábil y combatiente incansable que acudió al rescate de varios buques españoles. El almirante Magon murió con garbo en su buque insignia. No hubo defectos graves por parte de los comandantes franceses, y es probable que un líder más carismático que Villeneuve hubiera conseguido aún más.

¿Cuál fue el comportamiento de los comandantes españoles durante el combate de Trafalgar?

Agustín R. Rodríguez: En general los comandantes españoles combatieron duramente y hasta el final, pero también hubo quienes se limitaron a cumplir órdenes o rehuyeron el combate, en ocasiones desanimados por una alianza conflictiva en muchos aspectos, desde diferencias ideológicas y políticas al rechazo al mando supremo, desacreditado a todas luces por la campaña anterior o por el objetivo final de la campaña: el interés napoleónico por las posesiones españolas en Italia.

¿Cuáles fueron las pérdidas materiales y humanas de Trafalgar?

Rémi Monaque: Las pérdidas francesas en Trafalgar fueron las siguientes, incluyendo los 4 buques del Almirante Dumanoir tomados el 4 de noviembre en la

Combate del cabo de San Vicente, óleo sobre lienzo de Richard Ball Spencer. Colección privada.



DOSIER DE PRENSA

**«En general los comandantes españoles combatieron duramente y hasta el final, pero también hubo quienes se limitaron a cumplir órdenes o rehu-
yeron el combate, en ocasiones desanimados por una alianza conflictiva».**

batalla de Cabo Ortegaleja: De los 18 navíos implicados, 13 se perdieron: 5 tomados y retenidos por el enemigo, 4 naufragados bajo control enemigo, 3 naufragados fuera de control enemigo, 1 destruido en combate. Las pérdidas de personal fueron de 3.500 muertos, 1.136 heridos y 2.200 prisioneros. Una comparación con las pérdidas españolas (1.050 muertos, 1.390 heridos) y británicas (450 muertos, 1.214 heridos) muestra que fueron los franceses quienes hicieron los mayores sacrificios.

¿En qué consistió el contrataque de la escuadra combinada el 23 de octubre?

Agustín R. Rodríguez: Ordenado por Gravina y Escaño, aunque al mando del francés Cosmao, pretendió recuperar los buques apresados por el enemigo, aprovechando la dispersión británica tras el duro combate y sus propias y cuantiosas bajas y daños. Cosa que lograron en buena medida, aunque los resultados fueron deslucidos por el temporal subsiguiente.

¿Cuál fue la actitud del vicealmirante Collingwood después del combate?

Richard Harding: Collingwood conocía las intenciones de Nelson y lo que éste habría esperado después de la batalla. La tormenta que se avecinaba impidió un seguimiento enérgico, pero Collingwood hizo todo lo posible para que los frutos de la victoria se recogieran en los días siguientes. Collingwood era muy consciente de la magnitud de la victoria y fue generoso al informar de ella al Rey y al ministerio.

¿Cuál ha sido el legado de Trafalgar en la memoria colectiva de las tres naciones?

Carlos Alfaro: El legado de Trafalgar se presenta diferente en las tres naciones. Tiene mucho que ver con

«Trafalgar significa el fin de la marina borbónica, una de las causas principales de la pérdida de América, y por consiguiente la salida del exclusivo club de las grandes potencias».

los diferentes caminos que han seguido sus respectivas historias. Para la vencedora Nelson es la gran gloria de las Guerras Napoleónicas. Se trata del paradigma de héroe romántico y del símbolo del poder naval británico. Según el relato del nacionalismo británico, Nelson salvó a su país de la invasión francesa y confirmó su hegemonía marítima durante todo el siglo XIX, que a su vez propició la edad de oro del Imperio Británico. La percepción popular de un país invulnerable a la invasión, defendido por su escuadra, tal y como ocurrió en las dos guerras mundiales, no ha hecho más que agrandar esa imagen. En la actualidad Trafalgar Square en el centro de Londres, con la columna de Nelson como hito principal, mantiene vivo ese legado. Este lugar icónico es visitado por multitud de turistas, que expanden la memoria de las glorias marítimas británicas por todo el mundo.

En Francia, en cambio, la memoria de la derrota es débil. Trafalgar, lejos de ser decisiva, no interrumpió la larga serie de victorias fulgurantes de los ejércitos napoleónicos, gran motivo de orgullo para la nación francesa. El Imperio Francés no fue derrotado en el mar, sino en tierra, por una coalición de potencias continentales. Además, la memoria de las invasiones de 1870, 1914 y 1940 ha desviado aún más la memoria colectiva de sus costas hacia Europa Central. No existe ningún monumento conmemorativo de Trafalgar en Francia, ni ninguna obra literaria sobresaliente que conmemora el acontecimiento. Para el ciudadano medio francés es el ejército francés el garante de la seguridad nacional.

Los efectos más nefastos de la derrota los experimentó España, el otro país cuyo poder se fundaba en su imperio ultramarino. Trafalgar significa el fin de la marina borbónica, una de las causas principales de la pérdida de América, y por consiguiente la salida del exclusivo club de las grandes potencias. También significa el principio de las catástrofes que jalonaron las primeras décadas del siglo XIX, reflejadas en la primera serie de los Episodios Nacionales de Galdós, y responsables de la mala imagen del siglo XIX español. Aun así, la memoria de la marina borbónica sigue viva. Se mantiene en la literatura, con la famosa novela de Pérez Reverte. El recuerdo también figura en los nombres de muchas calles de ciudades españolas, que presentan nombres como Trafalgar, Churruca, Gravina. La memoria de la grandeza pasada nos hace recordar lo que fuimos, lo que somos, y lo que somos capaces de ser.



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.

ÍNDICE Y FRAGMENTOS SELECCIONADOS

Introducción

Capítulo 1. Defensa y crisis de la monarquía tradicional.

La política española entre 1793 y 1805

Emilio La Parra

Capítulo 2. La Real Armada en 1805

María Baudot Monroy

Capítulo 3. La Marine Impériale en 1805

Agustín Guimerá

Capítulo 4. La Royal Navy en 1805

Richard Harding

Capítulo 5. La campaña de 1805

Rémi Monaque

Capítulo 6. Los británicos en Trafalgar

Michael Duffy

Capítulo 7. Trafalgar: la perspectiva francesa
Rémi Monaque

Capítulo 8. El combate del 21 de octubre.

La perspectiva española

Agustín R. Rodríguez González

Capítulo 9. El día después

Agustín Guimerá

Capítulo 10. Trafalgar. Historia y memoria colectiva

Carlos Alfaro Zaforteza

Anexos

Glosario

Bibliografía

Relación de autores

Índice analítico

DOSIER DE PRENSA



INTRODUCCIÓN

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 Medioevo 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. Churrua 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.



Manuel Godoy, óleo sobre lienzo de Agustín Esteve y Marqués. Instituto de Arte de Chicago. La supeditación final de Godoy, secretario de Estado (1792-1798) y primera figura política del reinado de Carlos IV entre 1800 y 1808, al poder de Napoleón promovió, entre otras cosas, la campaña naval de 1805.

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 agradecimiento 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.

CAPÍTULO 1

DEFENSA Y CRISIS DE LA MONARQUÍA TRADICIONAL

El 18 de agosto de 1796, España y Francia firmaron una alianza –el Tratado de San Ildefonso– que, a juicio de Carlos Seco (1988), fue en esencia un acuerdo mutuo de carácter ofensivo-defensivo, dirigido de forma expresa contra Gran Bretaña; o, como ha observado Ainoa Chinchilla, la reproducción del tradicional Pacto de Familia, pero sin familia. A partir de ese momento fueron agobiantes las presiones francesas para que España declarara la guerra a Gran Bretaña, paso que se dio el 5 de octubre siguiente. Desde entonces, y hasta la convulsión de 1808, España estuvo situada diplomáticamente en la órbita de Francia –con independencia de los regímenes que allí se fueron sucediendo–, y, salvo una breve interrupción entre 1802 y 1804, se mantuvo en guerra contra el Reino Unido.

Gracias a los estudios de André Fugier, Carlos Seco y Ainoa Chinchilla, entre otros, conocemos bastante bien el proyecto de Carlos IV. A juicio del rey, las ventajas de la alianza con Francia superaban con creces los inconvenientes. En primer lugar, alejaba el peligro de un nuevo enfrentamiento militar con la nación vecina, circunstancia cada vez más temible, pues tras los espectaculares resultados diplomáticos y guerreros de Bonaparte en Italia a partir de 1796, y la ocupación francesa de varias ciudades renanas, creció la confianza en el potencial militar del país de la revolución. La unión con Francia permitiría, por otra parte, controlar las actuaciones británicas contra el imperio español: contrabando, competencia comercial, posible ataque a

ciertos enclaves coloniales, etc. Pero la alianza no solo tendría este carácter preventivo. Los reyes y Godoy interpretaron acertadamente que, sin concertarse con la República, sería imposible salvaguardar los intereses dinásticos españoles en Italia, objetivo dinástico, como se ha dicho, de Carlos IV y su esposa.

La alianza se vio favorecida por el cambio de régimen en Francia en 1795. En agosto de ese año, la Convención fue sustituida por el Directorio, especie de jefatura de Estado colectiva que imprimió un giro político conservador. Francia continuaba siendo una república, pero sus nuevos dirigentes no manifestaron el entusiasmo revolucionario de sus predecesores y, sobre todo, cambiaron su actitud hacia las monarquías. En lo concerniente a la española, consideraron más útil su continuidad –sujeta, como es evidente, a la política exterior francesa–, que la instauración de una república, cuya subsistencia dependería por entero de Francia. Además, la incidencia de un cambio político en América resultaba imprevisible, pues el imperio español se fundaba en la unión de varios pueblos y territorios bajo la misma corona. El rey era el nexo indiscutible, y si este desaparecía, se podría desencadenar un proceso de incierto desarrollo, que aprovecharía Gran Bretaña.

Francia también consideró útil la alianza con España, en especial por su imperio, y por el fuerte arraigo en la política exterior francesa de que necesitaba del concurso de la marina española para hacer frente a Gran Bretaña. Ahora bien, para lograr el máximo provecho de la alianza, los dirigentes franceses estimaron que era preciso impulsar una amplia política de reformas en España, al que se veía como un país atrasado, dominado por el clero. El embajador galo Laurent Jean François Truguet se mostró contundente en 1798: la misión de la diplomacia francesa en España consistía en alcanzar el suficiente grado de influencia como para «llevar la antorcha de la filosofía y de la razón», y lograr –dijo expresamente– la supresión de la Inquisición, la transformación de los clérigos en funcionarios del Estado, y la revitalización de la marina. Dicho de otra forma: Francia no solo debía marcar la orientación internacional de la política española, sino también la interior. Y así se procedió en la práctica, desde el Directorio hasta el Imperio napoleónico. La alianza, conveniente para España en muchos aspectos, y quizá la vía más prudente en esta coyuntura, conllevó una dependencia que determinó la trayectoria de la monarquía de Carlos IV hasta su final, en 1808.



Carlos IV, óleo sobre lienzo de Francisco de Goya y Lucientes. Museo Nacional del Prado, Madrid. En los últimos años de su reinado (1788-1808) se asiste a una gran crisis política, económica y financiera en España.

CAPÍTULO 4

LA ROYAL NAVY EN 1805

El lugar obvio para empezar son los barcos. En febrero de 1793, la Royal Navy consistía en alrededor de 130 navíos de línea, 130 fragatas y corbetas y 65 embarcaciones menores. En aquel momento estaban operativos 26 navíos y 32 fragatas, el resto estaba en reserva o en diversos estados de reparación. Los navíos de línea eran buques de guerra que portaban entre 64 y 110 cañones. Eran ellos los que formaban la línea de batalla.

Navíos de tres puentes

Los más grandes de esta clase de buques eran los de tres puentes: los de primera clase, que portaban 100-110 cañones, y los de segunda clase con 90-98 cañones. A mediados del siglo, estos navíos rara vez se hacían a la mar, excepto integrados en un gran escuadrón o escuadra de batalla y a menudo actuaban como buques insignia. Casi nunca seguían en el mar pasado el mes de septiembre. No obstante, eran buques importantes y potentes. El más famoso de ellos fue el HMS Victory, fletado en 1765 y reconstruido en 1801. Actuó como buque insignia en varias ocasiones, la más célebre de ellas en Trafalgar, en 1805. Los buques de guerra británicos eran tradicionalmente de menor eslora, de construcción más sólida y con un armamento más potente que sus equivalentes franceses o españoles. Esto les permitía aguantar un fuerte castigo del enemigo en las batallas y también del mar durante las travesías habituales. Sin embargo, también los hacía más lentos en general. En la década de 1760, los británicos ya tenían gran confianza en la solidez de sus buques de guerra. De todos modos, no tardaron en quedar impresionados por el poder de los nuevos tres puentes franceses que aparecieron durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos (1778-1783). Aunque entre 1783 y 1793 se construyeron pocos buques nuevos, se encargaron siete nuevos tres puentes con el casco alargado a la francesa. La actuación de los tres puentes franceses, más tarde también españoles, siguió llamando la atención a los británicos por su velocidad y potencia durante la Guerra de la Revolución francesa (1793-1802). Los tres puentes de la propia Royal Navy también se demostraron buques útiles, capaces de sostener campañas prolongadas y de proporcionar plataformas estables para que los cañones lanzaran andanadas de gran efecto. Demostraron su valor en todas las batallas y en especial en Trafalgar, donde los siete tres puentes de la Royal Navy causaron gran daño a los navíos franceses y españoles. En ese combate, Francia no tuvo ningún navío de tres puentes en su escuadra. España contó con cuatro: tres tuvieron una participación muy intensa, y sobrevivieron a la batalla y a las tormentas que siguieron, hasta ponerse a salvo en Cádiz.

Los diseños franceses y españoles también influyeron en los navíos británicos de menor tamaño. Durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos, los británicos acometieron una expansión considerable de su flota. Los navíos de tercera clase, que montaban entre 64 y 80 cañones, eran muy importantes. En las décadas anteriores, el 74 cañones francés se había revelado un diseño excelente y la Royal Navy lo adoptó como su navío estándar para operar en todos los mares. Gracias al casco alargado, las baterías de cañones de 32 libras aumentaron su eficacia y, además, era marinero. Los navíos de 74 cañones acabaron por eclipsar a los 64 cañones y, aunque se construyeron unos pocos de 80 cañones que imitaban a su equivalente francés, de diseño alargado, los de 74 cañones continuaron siendo el navío básico de la línea de batalla de la Royal Navy hasta el final de las Guerras Napoleónicas.

Fragatas

En la Royal Navy, las fragatas solían clasificarse como buques de cuarta o quinta clase (entre 32 y 50 cañones). La fragata era una embarcación que solía tener una sola cubierta. La de 50 cañones, en cambio, era un buque de guerra de dos puentes que en origen había formado parte de los navíos de línea, pero que en el siglo XVIII resultaba demasiado débil para aguantar en la línea de batalla con los buques de mayor armamento. Por otro lado, tenía un tamaño excesivo para asumir con eficacia y economía los cruceros propios de las fragatas, así que para 1793 solo quedaban unas pocas en servicio. Al empezar las guerras de la Revolución francesa ese año, la mayoría de las fragatas británicas estaban armadas con 32 a 38 cañones de 18 libras. Su concepción había sido, sobre todo, una respuesta al cambio que hubo en los diseños de las fragatas francesas, que pasaron de cañones de 12 libras a 18 libras a principios de la década de 1780. Tanto en la línea de batalla como en las acciones individuales, el peso del metal que se arrojaba, la rapidez del fuego y la puntería eran los factores determinantes de la victoria. No pasó mucho antes de que los franceses comenzaran a experimentar con piezas de 24 libras en nuevas fragatas de mayor tamaño. Desde 1794, los estadounidenses también empezaron a desarrollar fragatas grandes armadas con piezas de 24 libras. Esto espoleó a la Royal Navy a experimentar; modificando tres navíos de 64 cañones que fueron rebajados a fragatas de un solo puente capaces de montar 44 cañones de 24 libras. Sin embargo, la amenaza de la fragata de 24 libras se acabó pronto, ya que Francia no dio continuidad a su experimento, así que la fragata estándar de la Marina Real británica continuó siendo la embarcación de 36 a 38 cañones de 18 libras.

CAPÍTULO 5

LA CAMPAÑA DE 1805

Así, el puerto y el arsenal de Cádiz se ven invadidos el 20 de agosto de 1805 por 29 navíos que era necesario avituallar, reparar y mantener durante dos meses. Una tarea ingente que superaba con creces los recursos locales, ya movilizados para armar a la quincena de barcos que el puerto debía proporcionar a la alianza.

Villeneuve se esfuerza entonces por restablecer el orden en su escuadra, en la que 13 navíos de los 18 que habían hecho la campaña de las Antillas se encontraban en un estado deplorable. Los heridos y los enfermos son desembarcados. Dos navíos, el Algésiras y el Achille, muy afectados por la enfermedad, son desarmados

sus tripulaciones. Villeneuve, con su lucidez habitual, está preocupado por esta cuestión y se lo comunica a Decrès. «La carencia fundamental de esta escuadra – escribe – es de marineros y dinero para vestirlos; da pena ver barcos tan hermosos y fuertes armados por pastores y mendigos y tener tan corto número de marineros».

El emperador, en cuanto se ha enterado de la renuncia de Villeneuve a seguir la ruta hacia el norte, se ha expresado con violencia contra su almirante y ha tomado la decisión de relevarlo del mando. El 6 de septiembre escribe a Decrès: «Villeneuve es un miserable al que

hay que perseguir ignominiosamente. Sin imaginación, sin valor, sin interés general, sacrificaría todo con tal de salvar el pellejo». La escandalosa violencia de estas palabras permitía presagiar la destitución súbita del desafortunado almirante, pero este no fue el caso. El hecho es que Napoleón va a permanecer en París del 3 al 24 de septiembre, antes de partir hacia Estrasburgo y la gloriosa campaña que le llevará a Austerlitz. Dispone, por tanto, de tres semanas propicias para poner a un nuevo almirante al cargo de su principal fuerza naval. La extravagante forma en que va a gestionar este reemplazo produce asombro. Resulta chocante que la historiografía francesa, sin duda



provisionalmente para poder limpiar y encalar todo su interior. Las tropas embarcadas son llevadas a tierra a partir del 24 de agosto. El emperador llama a Francia a los dos generales que las comandaban, Lauriston y Reille, pues los necesita para otras tareas. El desembarco del primero es un inmenso alivio para el almirante francés, que durante toda la campaña había sufrido a bordo y en su mesa a un enemigo declarado, que estaba atento a todas las críticas a sus acciones y las comunicaba a Napoleón con una malicia infatigable.

Gravina, que había puesto su insignia en el navío Príncipe de Asturias, tiene que encargarse de la pesada tarea de armar 6 nuevos navíos en el puerto de Cádiz. Entre ellos se hallaban el Santísima Trinidad, el único cuatro puentes del mundo, y dos de tres puentes, el Santa Ana y el Rayo. La mayor dificultad que afronta el jefe español en esta operación es la constitución de

paralizada por una admiración sin límites hacia el gran hombre, apenas se haya ocupado del tema. Hay que reconocer que no era fácil encontrar un sustituto competente de Villeneuve en la limitada lista de vicealmirantes entonces en activo. Al final, la elección del emperador y su ministro recae en el almirante François-Étienne de Rosily. Este respetable almirante de 57 años había sido descartado para el mismo puesto el año anterior, a la muerte de Latouche-Tréville. Las razones aducidas entonces fueron su edad y, sobre todo, el hecho de que llevaba sirviendo en tierra desde 1790 y que solo había tenido el mando de fragatas. El 18 de septiembre Rosily es informado del arriesgado honor que se le ha hecho y recibe la orden de ir a Cádiz. Será portador de una carta fechada el 20 de septiembre y dirigida a Villeneuve, la cual le informa de su relevo y le ordena volver a París para rendir cuentas de su campaña.

CAPÍTULO 8

EL COMBATE DEL 21 DE OCTUBRE

Ante hechos tan claros como los descritos, no cabe duda de que la suerte estaba echada incluso antes de la batalla, y aunque variasen las circunstancias concretas, no cabía dudar del resultado final.

Algunos escritores españoles han considerado que Gravina tuvo que negarse en redondo a aceptar las órdenes de salida de Villeneuve, aunque esa decisión tuviera duras consecuencias para su carrera profesional y su persona. Pero, dados los altos intereses que movían a Godoy a asumir una clara dependencia de los designios de Napoleón, lo único que cabría esperar con el sacrificio personal de Gravina hubiera sido que fuera relevado por otro teniente general más sumiso, con lo que el resultado final no hubiera variado sensiblemente, sino incluso hubiese empeorado.

Y no suelen ser muy celebrados precisamente a lo largo de la historia los jefes militares que, por una causa u otra, y por razonables que parezcan sus razones, desobedecen las órdenes de la más alta autoridad política de su país. Las órdenes eran tajantes: cualquiera que fueran las dictadas por Villeneuve, se confiaba en que Gravina las obedeciera lo mejor que pudiera, no dando pretexto alguno a Napoleón para actuar en contra de los más altos intereses del reino español.

A esas alturas el plan de invasión de Inglaterra había fracasado ya y de lo que se trataba era de operar en el Mediterráneo occidental, en especial en las costas italianas. Ello resultaba, aparte de constituir un escenario secundario, un plan de operaciones poco aceptable para los intereses españoles, pues evidentemente iría en contra de los intereses del entonces rey de Nápoles y Sicilia, nada menos que el hermano de Carlos IV de España. Era sabido que existían estrechos lazos entre los dos reinos. El mismo Gravina había nacido en Palermo, Sicilia, y su caso distaba de ser único tanto en la Real Armada como en el Ejército.

Pero, aparte de las polémicas entre los mandos franceses y españoles sobre la oportunidad de la salida y del nuevo plan de operaciones, parece evidente que la deci-

sión se debió al deseo personal de Villeneuve, quien sabía que había defraudado a Napoleón en toda la campaña anterior, y que sabía que su sustituto al mando, el almirante Rosily, estaba ya en camino. Tal vez confió en lograr un triunfo, por limitado que fuera, que le redimiera, pero esa tarea era muy superior a sus capacidades y solo llevó al desastre en un combate que bien hubiera podido evitarse.

La fatal virada

Amaneció el 21 con cielo claro pero turbio por el primer y segundo cuadrantes, con la escuadra combinada mura estribor, el viento O.N.O bonancible y con la línea mal formada y sin los jefes en su lugar –según mandó Villeneuve el día anterior «sin sujeción a puestos»–, distinguiéndose al enemigo en dos columnas y a barlovento.

A las siete y media de la mañana, al ver que el enemigo arribaba en dos columnas, dispuesto a cortar el centro y la retaguardia aliadas, Villeneuve tomó su segunda y desastrosa decisión: media hora más tarde, hacia las ocho, ordenó virar en redondo a un tiempo, arribando luego, para quedar mura a babor, supuestamente para evitar que su retaguardia, que mandaba Dumanoir, quedara envuelta y, al mismo tiempo, tener viento favorable para volver a Cádiz de donde acababa de salir. Para añadir más confusión, Villeneuve había dado antes también la orden de volver al orden natural, por lo que cada navío debió maniobrar además para resituarse en la línea.

Para aclarar lo ocurrido, hay que decir que la maniobra era especialmente difícil de ejecutar. Normalmente y en situaciones parecidas en las que había que invertir el rumbo, la maniobra se hacía por viradas sucesivas: el buque cabeza de línea viraba y el resto de la línea iba virando sucesivamente, el proceso era lento, pero bastante seguro para mantener la formación. Pero lo que ordenó Villeneuve fue la más rápida de las viradas simultáneas, que cada buque hiciera la virada a la señal de banderas y luego recompusiese la línea.

Muerte de Churruca en Trafalgar, a bordo de su navío San Juan Nepomuceno (ca. 1892), óleo sobre lienzo de Eugenio Álvarez Dumont. Museo Nacional del Prado, Madrid.



DOSIER DE PRENSA

CAPÍTULO 10

TRAFALGAR.

HISTORIA Y MEMORIA COLECTIVA

En nuestro caso, los héroes principales son cuatro: Federico Gravina, teniente general y jefe de la escuadra española, a bordo del navío Príncipe de Asturias; los brigadieres Cosme Damián de Churruca, comandante del San Juan Nepomuceno, y Dionisio Alcalá-Galiano, comandante del Bahama; y, el capitán de navío Francisco Alsedo y Bustamante, comandante del Montañés. Para los románticos, el primer requerimiento que tenía que cumplir un héroe ejemplar era morir en combate, o poco después, como consecuencia de las heridas recibidas. Este fue el caso de Gravina. Los otros tres sucumbieron en el fragor de la batalla. Los supervivientes no gozan de la misma consideración. Personajes como Cayetano Valdés, Antonio de Escaño o Ignacio María de Álava, también tuvieron brillantes actuaciones y sufrieron heridas de consideración. Aunque merecedores del calificativo, han quedado postergados en la memoria colectiva, si bien la Armada española les ha dedicado buques con su nombre.

Entre los cuatro citados, Churruca destaca como el héroe por antonomasia. Su navío, de 74 cañones, se enfrentó con seis buques enemigos, entre ellos un navío de tres puentes. Este rango está reconocido en el Panteón de Marinos Ilustres, en Cádiz. En una institución altamente jerarquizada, como todas las militares, el lugar principal corresponde al oficial de mayor graduación, en este caso Gravina. Esto se halla compensado en parte por la situación de la placa de Churruca, que queda por encima de las otras tres. Además de su mención en los poemas citados, Churruca fue el primero, junto con Alsedo, en ser objeto de una biografía, naturalmente hagiográfica, ya en 1806. A esto le siguió en 1813, todavía en plena Guerra de la Independencia, la erección en El Ferrol de un obelisco en su honor; que en la actualidad se encuentra en los Jardines de San Francisco, cerca del Parador Nacional de Turismo. Este monumento se adelantó a la famosa columna de Nelson en Trafalgar Square, que se inauguró en 1843, y a la estatua de Collingwood en Newcastle, que se terminó en 1845. Este modo de proceder –celebrar antes a los héroes de la derrota que a los vencedores– es típico, como hemos mencionado, de la era del Romanticismo. Todavía en 1886, se le erigió a Churruca una estatua en Motrico, su patria chica. El gobierno también ordenó que se le pusiese su nombre a un buque de la Armada.

Una vez terminada la Guerra de Independencia, el ministro de Marina ordenó cambiar los nombres de dos navíos que se hallaban en construcción en El Ferrol, el Tridente y Emprendedor; por los de Churruca y Alsedo. Aunque las obras no pudieron continuarse, debido a los rigores de la posguerra –poco después, los esqueletos incompletos se desguazaron en grada–, los navíos llegaron a

figurar en el Estado General de la Armada con sus nuevos nombres. Si bien esta medida quedó sin efecto, demuestra la voluntad que existía en la Armada de perpetuar el recuerdo de los héroes. Como no se construían buques nuevos, en 1816 se le puso el nombre de Churruca a un bergantín-goleta, capturado a los insurgentes frente a Cartagena de Indias. Hasta el día de hoy, un total de siete buques de la Armada han llevado su nombre, frente a cinco que han llevado el nombre de Alsedo, cuatro el de Gravina y cuatro el de Alcalá Galiano. La prevalencia de estos nombres a lo largo de dos siglos es testigo del aprecio de la Armada por sus héroes.

En el caso de Francia, hubo un pacto de silencio gubernamental sobre esta derrota. El Estado se limitó a colocar en el Arco de Triunfo de París –levantado entre 1806 y 1836– los nombres más famosos de la Marina Imperial, algunos de los cuales lucharon en Trafalgar: Magon, Cosmao, Latouche-Tréville, Ganteaume, Villeneuve y Decrès.

Memoria colectiva y política exterior

La vivencia de la derrota, junto con la posterior invasión napoleónica, también determinó la política exterior del siglo XIX. La memoria colectiva de los estados es un condicionante básico de su política. Cuanto más intensa es la vivencia, en palabras de Henry Kissinger, más profundo es su impacto en la interpretación del presente, a la luz de los acontecimientos del pasado. España fue militarmente la más débil de las tres grandes potencias coloniales desde principios del siglo anterior. Esto no le impidió mantener un importante papel en el equilibrio de poderes. Sin embargo, en vísperas de Trafalgar esta debilidad se había acentuado de tal forma que la monarquía española, a pesar de su enorme imperio ultramarino, ya no podía considerarse una potencia de primer orden. Napoleón aprovechó esta circunstancia para tratar de convertir el país en un estado vasallo de su imperio. El resultado fue la aniquilación de sus escuadras y la invasión de su territorio. Después de 1805, la Real Armada fue incapaz de recuperarse de las pérdidas. En 1808 el país tampoco tenía un ejército capaz de repeler la invasión. Seis años costó expulsar al francés. El ejército español no fue suficiente; tuvo que contar con la ayuda del pueblo alzado en armas y de un ejército inglés. Todo esto probablemente no hubiese sido suficiente si Napoleón no hubiese emprendido de forma simultánea la invasión de Rusia. La Grande Armée necesitaba ingentes recursos que, de otro modo, hubiesen podido emplearse en España. En el Congreso de Viena, a pesar de su ejemplar resistencia a las tropas napoleónicas, la otrora potente monarquía española ya no figuraba entre las grandes potencias.



Contacto y entrevistas:

Guillermo Escribano - Comunicación

Tel. 616 404 434 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA

