

TRAFALGAR, 1805: LA MITIFICACIÓN DE UNA BATALLA EN LA HISTORIA Y LA HISTORIOGRAFÍA. LA CUESTIÓN DEL COMBATE BUQUE A BUQUE

Trafalgar, 1805: The Mythification of a Battle in History and Historiography. The Issue of Ship-To-Ship Combat

José Gregorio CAYUELA FERNÁNDEZ
JoseGregorio.Cayuela@uclm.es
Código ORCID: 0000-0002-8259-5911

Recibido: 31/01/2026 Revisado: 12/03/2026 Aceptado: 13/04/2026

RESUMEN: El principal objetivo de estas líneas es engarzar el combate de Trafalgar, dentro de la era napoleónica, buque a buque, navío a navío, acción por acción, pues apenas se ha realizado esta investigación con fuentes especialmente españolas sobre este tema, estableciéndose una amplia polémica. Todo ello más allá de la mitificación histórica e historiográfica, multitud de veces imperante. Mucho se ha comentado acerca de Trafagar, pero muy poco acerca de la realidad de los enfrentamientos de los barcos en particular, y que costaron miles de vidas. ¿Cómo se llevó a cabo entre los navíos?, ¿cómo fueron las acciones bélicas particulares que determinaron posteriormente tanta Historia? Este texto pretende ofrecer luz ante estos interrogantes con, precisamente, sobre todo fuentes españolas con nuevas tesis y perspectivas.

Palabras clave: Armadas, Napoleón, Nelson, España, Gran Bretaña, Francia, Historiografía.

ABSTRACT: The main objective of this paper is to examine the Battle of Trafalgar within the Napoleonic Era, ship by ship, vessel by vessel, action by action, as this

research has been scarcely conducted, particularly using Spanish sources, and has generated considerable controversy. This goes beyond the often prevailing historical and historiographical mythologizing. Much has been said about Trafalgar, but very little about the reality of the naval engagements themselves, which cost thousands of lives. How did the battles unfold between the ships? What were the specific military actions that subsequently shaped so much of history? This text aims to shed light on these questions, primarily using Spanish sources with new theories and perspectives.

Keywords: Navies, Napoleon, Nelson, Spain, Great Britain, France, Historiography.

1. INTRODUCCIÓN

La batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, ha sido un hecho histórico claramente mitificado por las sociedades, la literatura y, sobre todo, la historiografía de Gran Bretaña, Francia y España durante más de un siglo. Las narrativas sobre aquel combate se han mezclado, en multitud de ocasiones, con la construcción de un corpus nacional, e incluso nacionalista, del relato histórico contemporáneo, no dejando paso en múltiples circunstancias a la realidad de los datos y los acontecimientos narrados por las fuentes de la época, y las españolas en particular, siendo especialmente el caso de la historiografía británica. Solo a partir del segundo centenario del combate, en 2005, se han podido apreciar relatos históricos, e incluso comportamientos oficiales de cada país, mucho más rigurosos en cuanto a lo que supuso la batalla, y aun así sigue existiendo en el presente cierta mitificación de la misma (no en vano el centro de Londres se continúa denominando *Trafalgar Square*), tanto entre especialistas británicos, como franceses y españoles.

Y ello, incluso en cuanto al binomio héroes-villanos, según el hipotético comportamiento de cada mando y navío en la refriega (muchas veces inventado con posterioridad) o, especialmente, en lo concerniente a los combates entre los buques a lo largo del tiempo que duró el enfrentamiento, y donde la mayor parte de las narraciones no se atienden exactamente a lo que refieren las fuentes y sus diversos documentos (multitud de veces los datos de las fuentes no coinciden). Es más, hasta hace poco el núcleo de la batalla, los combates entre los navíos y sus «posteriores leyendas» oficiales o historiográficas, se han atendido eminentemente a fuentes británicas o francesas, y en muy escasas ocasiones a fuentes españolas, muy amplias y precisas. Es decir, se ha realizado un balance incompleto de la batalla buque a buque, con la consecuente deriva en «mitificación» por parte de muchos autores de las diferentes historiografías de cada país. En estas líneas ofrecemos precisamente de manera ordenada y con esfuerzo la clave de Trafalgar: las refriegas entre los navíos, con fuentes sobre todo españolas no conocidas, al objeto de otorgar nueva claridad para el conocimiento de un acontecimiento que ha tenido y tiene todavía mucho de leyenda acoplada a cada nacionalismo respectivo.

Desde un balance historiográfico, encontramos esta mitificación, para el caso británico, desde épocas tempranas, como en las circunstancias de autores de gran

parte del XIX (Clarke 1809: vol. II, 34-367; Southey 1813: 89-256; James 1822-1827: 240-301; Brenton 1825: 178-289; o Nicolas 1844-1846: 7 vols.), así como del siglo XX (véase, entre otras, la versión de Corbett 1910: 98-279; la de Maine 1957: 145-210; de Lewis 1957: 130-209; de Macintyre 1968: 123-205; o de Rodger 1986: 256-367). No obstante, en mayor o menor medida, la cuestión de la mitificación y la construcción nacional y el relato llega hasta nuestros días de manera más o menos matizada, como en la tesitura de referencias directas o indirectas sobre la batalla en los análisis de la etapa napoleónica, que si bien han intentado contextualizar el combate en este período sin mucho éxito de manera ecuaníme, no han estado exentas también de ausencia de fuentes españolas y de una clara mitificación como «la gran victoria británica», marginando incluso en ocasiones la presencia española en la misma batalla (véanse, también entre otros, los casos de Chandler 1966; Gates 2003; Esdaile 2007; Mikaberidze 2020; o Roberts 2014). Quizás salvo algunos trabajos recientes sobre Trafalgar (como el de Adkins y Adkins 2005: 53-289) la mayoría de los autores de la historiografía anglosajona o cercanos a ella acometen metodológicamente aquel combate desde la perspectiva del referido «gran triunfo británico», con fuentes especialmente inglesas, dejando a un lado las narraciones y las fuentes francesas y españolas. Para el caso de la historiografía hispana, la mitificación o sobrevaloración de aquel combate se ha llevado a cabo también desde épocas tempranas (véanse las tesis de Marliani 1850: 45-78; Ferrer de Couto 1854: 78-299; Correal y Freyre de Andrade, 1923: 34-301; o posteriormente Franco Castañón 1985: 55-79, entre otros muchos). ¿Cómo se mitificó esta batalla entre británicos, españoles y franceses? Las mitificaciones de la historiografía, e incluso las oficiales, empiezan esencialmente tras las Guerras Napoleónicas (en España tras el reinado de Fernando VII) y, muy especialmente para los casos francés y español, al calor del desarrollo de las corrientes destacadas por entonces de la historiografía liberal y de la historiografía romántica. Todo ello con el fin de dotar de una «argumentación ejemplar» al nuevo concepto de nación-estado que estaba surgiendo en dichos países, incluyendo aquí al Reino Unido, y la necesidad de desarrollar una Historia de «señas de identidad comunes» para la referida identidad colectiva y los jalones de «heroicidad» de cada conjunto de las poblaciones respectivas. La cuestión es que esta percepción de sobrevaloración con respecto a Trafalgar, en concreto, no se quedó ahí, sumida en el XIX, y ha permanecido en muchos casos prácticamente en el tiempo, para diversos estudios, durante el XX, llegando al propio siglo XXI, desarrollándose incluso junto a otras corrientes historiográficas, incluida la historia militar.

Como hemos advertido, no ha sido hasta después del Bicentenario, cuando hemos empezado a encontrar obras mucho más ecuanímes y con referencias a fuentes españolas, si bien no exentas también de cierto nacionalismo soterrado en cuanto a la batalla (siendo los casos de múltiples artículos publicados en distintas revistas entre 2008 y 2026, e incluso el tratamiento que se da al tema en diversas páginas de Internet). Sin embargo, son igualmente de destacar por su intención más ecuaníme desde la perspectiva española las obras de González Aller Hierro

(2004: 92-398), de Hugo O'Donnell (2005: 134-375), de Rodríguez González (2005: 67-387) y de la coordinación del volumen de Guimerá Ravina (2023: 104-396), apareciendo incluso en esta última contrastadas la perspectiva británica con la española con respecto a la visión teórica de la batalla. En la circunstancia de la historiografía francesa, la sobrevaloración del combate también surge desde fechas tempranas (como en los casos de las obras de Guérin 1844-1851, vol. VI: 430-500; Thiers, 1845-1862, vol. VII, 1847: 2-10; o bien de Desbrière, 1907: 92-345), y aunque si bien se ha atemperado con el tiempo, con trabajos muy perfilados como los de Rémi Monaque (2005: 89-390), no deja de surgir cierta polémica con respecto a su referencia en obras acerca de la etapa napoleónica, aun incidiendo en la derrota, como las de Tulard, (2006: 140-150) o Lentz, (2007: 120-149). Por último, hemos de destacar el esfuerzo de los estudios al respecto de Brun, Cyr y Muffat (2022), Marchena y Cuño Bonito (2018) o Torres Sánchez (2021), en lo referente a una contextualización histórica renovada de los combates navales entre los siglos XVIII y XIX.

En cuanto a nuestra investigación sobre la batalla «buque a buque» o «entre buques», y por tanto nuestro método de análisis, esta perspectiva cobra todo su sentido desde el momento en que en su devenir se encuentra el núcleo de discusión de los diferentes relatos historiográficos y la consecuente mitificación. ¿Por qué?, porque no ha habido hasta ahora apenas una narración amplia, completa, con método y rigurosa de la refriega en sí navío a navío, comandante a comandante, con fuentes archivísticas españolas de primer orden e inéditas, como las que aquí exponemos en el presente trabajo, que permitan una visión renovada, amplia y al margen de mitificaciones sobre aquel combate.

La aportación detallada de dicha narración siguiendo el curso de las referidas fuentes es el objetivo principal del método en el presente estudio. Nuestra visión es, por tanto, totalmente pertinente y, lo que es más, completamente original en cuanto a la publicación de los resultados de fuentes nuevas con respecto también a nuevas conclusiones que nos alejen de la frecuente mitificación historiográfica e, incluso, de la arqueología naval más clásica al respecto. Todo ello al entrar totalmente en el debate histórico sobre cómo fue la composición de la batalla por navíos, desde una perspectiva microhistórica, y de la necesidad de un relato nuevo y sin lastres nacionalistas o «gloriosos» y «triumfalistas» de aquel acontecimiento.

Por otra parte, por la propia acotación de espacio en un trabajo como este, nos hemos visto lógicamente limitados para poder cruzar mucha de nuestra información con fuentes francesas o británicas, circunstancia que estamos realizando en nuestros trabajos para futuras publicaciones. No obstante, por nuestras investigaciones y para no crear una laguna en sí misma haciendo especialmente referencia a fuentes españolas, hemos de destacar que la narración buque a buque del combate, a modo de visión comparada con las fuentes francesas de los fondos que hemos podido revisar, entre otros del *Musée National de la Marine* (París), de los *Archives Nationales* (París), del *Service Historique de la Défense* (Vincennes) y del *Service Historique de la Marine* (París) se circunscriben esencialmente a la participación de los navíos franceses en batalla. Por otra parte, aunque aparecen

documentos sobre los buques españoles en dichos fondos, hemos de advertir que estos son en el cómputo final de la refriega bastante marginales, no coincidiendo incluso las informaciones cruzadas que hemos podido realizar (véanse notas a pie de página). Algo parecido ocurre con la documentación británica de la batalla navío a navío del *National Maritime Museum* (Greenwich-Londres), del *Royal United Service Institution* (Londres), de la *British Library* (Londres) o del *The National Archives* (Londres-Kew), entre otras fuentes del Reino Unido, en los que también aparecen algunas informaciones sobre navíos españoles, pero siempre subordinadas a las acciones de los buques británicos y cuyos resultados también difieren de lo recogido por nosotros en los fondos españoles. Paralelamente, de las diferencias entre lo expuesto en estas distintas fuentes han surgido los distintos relatos de la batalla entre navíos en Francia y Gran Bretaña y, por ende, gran parte de la carga de mitificación y nacionalismo, en sus respectivas interpretaciones posteriores del combate (triumfalismo, derrotismo, superioridad nacional, teórica confrontación entre «héroes y cobardes» o utilidad o inutilidad de los mandos y comandantes dentro de la refriega), sin tener en cuenta las valiosas, numerosas y completas fuentes españolas inéditas especialmente del *Archivo del Museo Naval de Madrid* y del *Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán»*, que aquí nosotros tratamos en profundidad, exponiendo un relato nuevo y más ajustado por la precisión de las mismas, y ello especialmente porque son narrativas inmediatamente posteriores a la batalla. Es decir, la mayoría de los historiadores franceses y británicos no han cruzado informaciones con estas de España para definir sus amplios relatos. Es más, ni siquiera parece en sus escritos que conozcan dichas informaciones. De ahí gran parte del valor de lo que exponemos en estas líneas sobre las nuevas fuentes españolas para Trafalgar. No es pues una visión parcial, es una visión necesaria del relato de la batalla ante el panorama de las fuentes de los distintos países y la ausencia de las nuestras. Al respecto, creemos que es, por tanto, imprescindible llenar este importante vacío histórico.

Por otra parte, hemos expuesto los hechos en este espacio limitado desde la perspectiva de los navíos y de los comandantes metodológicamente, realizando, por propia necesidad de dicho espacio y del propio corpus fidedigno del relato de las nuevas fuentes españolas, una narrativa lineal de aquel combate centrada en el posicionamiento de los navíos y comandantes y su entrada en batalla, teniendo que dejar al margen también las vivencias y relatos de la gran masa de la tropa y marinería protagonista, que en los casos de España y de Francia poco se recogen en fuentes escritas (aquí son destacar las líneas de trabajo de Keegan en *El rostro de la batalla*, y que adaptaremos en otras publicaciones con respecto a la temática). Del mismo modo, no hemos podido profundizar en otras fuentes, como las informaciones periodísticas y comentarios en la prensa de la época, importantes para la construcción posterior de la narrativa historiográfica nacionalista de la batalla, o bien de diarios, cartas, experiencias de tropa, hojas de servicio, historiales, libros de registro y recluta, informes de oficiales y mandos o registros de reales hospitales, fruto evidente de otros trabajos e investigaciones distintas y de interés

que igualmente estamos preparando para su futura publicación y que no caben, como hemos advertido, en este estudio por lógica falta de espacio racional de páginas ante el objetivo principal que nos hemos propuesto.

2. LOS ANTECEDENTES. EL PRELUDIO HISTÓRICO DE TRAFALGAR

Así pues, la batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, se muestra como un trascendental proceso histórico en la referencia común de españoles, británicos y franceses, así como en sus historiografías correspondientes, a modo de seña histórica «de identidad». No obstante, el panorama histórico temporal que enmarca Trafalgar, según las fuentes más fiables, se establece a partir del siglo XVIII por la pugna del control del Atlántico. Al respecto, la rivalidad de las coronas de España, Gran Bretaña y Francia en el Nuevo Continente por mayores parcelas territoriales y de mercado se interrelacionan abiertamente con la conflictividad europea (véanse las tesis de Rodríguez González 2013: 10-256). Al calor de la alianza de las monarquías de Francia y España durante dicha centuria se articularán las bases de lo que denominamos Armada Combinada, heredándose luego dicho concepto a lo largo de la era napoleónica.

Las raíces inmediatas de Trafalgar se hallan en el intento de Napoleón I por invadir Inglaterra después de la quiebra de la Paz de Amiens de 1802. Se trata de los antecedentes y desarrollo de la Tercera Coalición, entre 1804-1805. A raíz de ello, Bonaparte poseía la vital ayuda de la Armada española, como tercera escuadra del mundo, en función de la alianza mantenida con las directrices políticas de Manuel Godoy. La misión de la Combinada, a partir de abril de 1805 y bajo las órdenes de los almirantes Pierre Charles de Villeneuve, como mando supremo, y Federico Gravina, como jefe de la parte española de la escuadra, sería la de atraer a la *Royal Navy*, y en especial al almirante Horatio Nelson, hacia aguas antillanas para, a continuación, regresar lo antes posible hacia el Canal de la Mancha, uniéndose a las armadas francesas de Brest y Rochefort. El objetivo era dejar libre aquel paso marítimo para posibilitar el desembarco de la *Grande Armée* sobre la costa británica (Cayuela Fernández y Pozuelo Reina 2004: 74-179).

No obstante, Napoleón erró en la táctica, al hacer depender un plan terrestre de un plan marítimo. El mar no es estable, como la tierra; se mueve de manera constante. Realmente, aquí empieza el camino hacia el «desastre» de Trafalgar para la Armada franco-española (desastre sobre todo humanitario). La singladura de vuelta de la Combinada franco-española se efectuó con grandes dificultades, incluyendo en ello el encuentro armado con la flota británica del almirante Calder en el cabo de Finisterre el 22 de julio de 1805. El almirante en jefe de la Armada franco-española, Villeneuve, decidió entonces, tras la refriega, fondear en puertos gallegos para reparaciones y esperar refuerzos. Sin embargo, un grave malentendido con las unidades de dichos refuerzos, el 14 de agosto, al mando del contraalmirante francés Allemand (Villeneuve pensó que eran ingleses en el horizonte y no comprobó estandartes), hizo poner rumbo a la Combinada hacia Cádiz el 15 de

agosto de 1805. Seguía indicaciones alternativas del ministro de la Marina francesa Denis Decrès: «*siempre y cuando la operación no pudiera llevarse a cabo*» (Cayuela Fernández y Pozuelo Reina 2004: 177). La Combinada entró en Cádiz el 20 de agosto. Al saberlo Napoleón, y dándose cuenta de que había sido un error de Villeneuve, montó en cólera. El desembarco sobre Inglaterra era así imposible de realizar.

Napoleón hizo girar entonces desde Boulogne a sus cuerpos de ejército para atacar a los rusos y los austriacos, como aliados de Inglaterra en la nueva Coalición, hacia el Este. Se solapaban las estrategias. No obstante, a partir de estas fechas se hallan los antecedentes directos de las dos batallas que cambiaron la faz del Atlántico y de Europa: Trafalgar el 21 de octubre de 1805 y Austerlitz el 2 de diciembre de 1805.

Tras entrar en Cádiz, la Combinada fue inmediatamente bloqueada por los británicos desde Gibraltar, que vieron aquí una ocasión única para generar un combate de aniquilamiento. Nelson había regresado ya desde el Caribe y se situó a la cabeza de la Armada británica de bloqueo a finales de septiembre de 1805. Los mandos españoles, encabezados por los almirantes Gravina y Antonio de Escaño, se negaron a una salida forzosa de la Combinada, argumentando con racionalidad las ventajas de un largo bloqueo invernal que pondría en riesgo la seguridad de los británicos en el mar.

Sin embargo, Villeneuve se enteró a partir de informaciones filtradas de que Napoleón estaba a punto de destituirlo por el almirante Rosily. Entre la espada y la pared, y temiendo represalias por parte del emperador, Villeneuve dio orden de vela a la Combinada el 19 de octubre. El almirante Federico Gravina, como subordinado suyo, hubo de acatar las órdenes aun estando en completo desacuerdo. La Armada Combinada partió en las peores condiciones posibles. Los arreglos de los navíos no estaban acabados y las tripulaciones eran muy inexpertas ante la celeridad de las medidas de dotación.

El encuentro entre ambas armadas se gesta el 21 de octubre. Frente a un plan muy frágil de Villeneuve, Nelson había calculado todas las posibilidades. Los británicos, en una maniobra muy interesante, atacarían en dos columnas perpendiculares¹, generando prácticamente dos batallas al partir por la mitad la línea de combate de la Combinada. La primera contra el flanco sur de la franco-española; la segunda contra el centro. Una vez aniquilados dicho flanco sur y centro, estarían en superioridad numérica contra las unidades del flanco norte que intentasen ayudar a sus compañeros, esto último, ante el tamaño de la maniobra, muy lentamente.

Por otra parte, Villeneuve, justo al iniciarse la batalla, cometió el grave error de hacer virar toda la línea de la flota con la intención de poner proa de nuevo hacia Cádiz. Aquello fue un regalo para Nelson, pues deshizo la capacidad de fuego a tiempo de la franco-española.

1. Esta táctica, si bien innovadora, pues lo habitual era la formación en «línea de combate» paralela para entrar en batalla, ya fue en parte utilizada anteriormente por el almirante británico Duncan en la batalla de Camperdown de 1797 frente a los bávaros. Nelson la repitió y la perfeccionó.

3. LAS POSICIONES DE LAS ARMADAS Y SUS BUQUES PREVIOS A LA BATALLA

Veamos entonces los prolegómenos y el inicio del combate, según las referidas fuentes esencialmente españolas (apenas trabajadas por los distintos autores), que se manifiestan como una parte sustancial de la polémica historiográfica. Los párrafos que siguen a continuación son nuestras tesis y sus posiciones, según todos los datos analizados, en relación con las referidas polémicas historiográficas acerca de la batalla y las trascendentales ubicaciones de los navíos. Es decir, lo aquí expuesto y demostrado con datos sobre los buques se contrapone a muchas versiones de las historiografías francesa, británica e, incluso, española. Esto es fundamental para sacar conclusiones precisas históricas claras y huir de interpretaciones equivocadamente nacionalistas.

Así, según nuestros datos, sobre las 6:00 de la mañana del 19 de octubre de 1805 la Armada franco-española partió del puerto de Cádiz con rumbo al estrecho de Gibraltar. Los barómetros indicaban mal tiempo para las próximas jornadas. No obstante Villeneuve decidió partir, incluso con la oposición de los mandos españoles. La maniobra de salida fue difícil y lenta por el tamaño de algunas de las unidades (navíos de tres puentes). Finalmente, no fue hasta el día 20 cuando toda la Armada alcanzó mar abierto². Muchos de los hombres de las tripulaciones de los buques se encontraban en «situación de hospital»³. Otros navíos se hallaban sobrecargados de individuos y la mayor parte de ellos eran novatos. No habían participado nunca en un combate naval. Carecían de preparación técnica. Gran parte del reclutamiento se había producido semanas antes en sustitución de hombres enfermos o fuera de servicio. La Armada salió al mar con una dotación de 11847 individuos entre marinería y oficialidad.

Por su parte la Armada británica estaba constituida por tripulaciones con experiencia en combate, que entrenaban prácticamente todos los días y con buenos mandos preparados para la confrontación, a la cabeza de los cuales se encontraba el veterano almirante Horatio Nelson (sobre Nelson y su respectiva mitificación, véase Hibbert 1994 y Howart 1988). Los oficiales de la franco-española eran de primera calidad, pero no contaban con tripulaciones adecuadas. Por su parte los británicos, desde Gibraltar, contaban con 27 navíos de línea, así como 4 buques de menor potencia y aproximadamente con 10253 hombres. Paralelamente la Combinada estaba conformada por 33 navíos de línea, 4 fragatas, 1 corbeta y 2 bergantines. En teoría aquello le daba superioridad numérica. Desde tempranas horas del día 20 de octubre las fragatas británicas de vigilancia dieron la noticia de la salida de la franco-española del puerto de Cádiz. Los mandos ingleses no esperaban

2. Para el conjunto de este estudio y para este punto en particular, véase: *Estado que manifiesta la Fuerza con que salen hoy día de la fecha los buques de la escuadra del mando del Exmo. Señor Federico Gravina, con expresión de los que quedan en el hospital*. Archivo del Museo Naval de Madrid, Sección de Manuscritos, 2162, fol. 2-6.

3. *Ibidem*, fol. 6-10.

semejante noticia. Más bien se preparaban para un duro bloqueo invernal. De inmediato Nelson estipuló órdenes para la partida de la *Navy*. Las dos escuadras se avistaron sobre las 20:00 horas de aquel día 20, especialmente por la presencia de las fragatas británicas y la posición de los navíos de reconocimiento de la Combinada (*Achille*, *San Juan Nepomuceno* y *Algéciras*). Villeneuve dio orden entonces, desde el navío *Bucentaure*, de formar en «línea de combate» a las 21:00 horas de la noche (Cayuela Fernández y Pozuelo Reina 2006: 274).

Las dos flotas amanecieron el día 21 de octubre de 1805 en las cercanías del Cabo Roche (al norte del Cabo Trafalgar). Por su parte Nelson, al observar la maniobra de la Combinada, respondió con una destacada táctica sobre las 7:00 de la mañana, reflejada ya en su «Memorándum»⁴ de batalla de los días anteriores: formó a la escuadra británica en dos columnas perpendiculares a la franco-española, donde «el orden de batalla debía ser el de marcha» (Cayuela Fernández y Pozuelo Reina 2006: 306). Todo ello con objeto de cortar la línea de combate enemiga por el centro y la retaguardia y dar batalla en aquellas zonas de la Combinada dejando aislada a la vanguardia de la misma. Con esta estratagema supliría su inferioridad numérica total y daría combate contra las unidades de la Combinada con un mayor número de buques en aquellos puntos donde cortaría dicha línea. Contaba con que la vanguardia de la franco-española tardaría bastante tiempo en virar aislada para unirse a la batalla. Al darse cuenta de la táctica de los británicos, muy arriesgada para la Combinada, el almirante Pierre-Charles de Villeneuve cometió el grave error antes apuntado: ordenó una virada completa a la línea franco-española para dirigirse de nuevo a Cádiz. Fue un caos absoluto. Los navíos quedaron mal ubicados y sotaventados, sin apenas posibilidades para recibir a los buques británicos en combate. Todo ello entre las 8:00 de la mañana y las 12:00 del mediodía. Además, con esta lenta maniobra la vanguardia de la Combinada se convertía en retaguardia y viceversa, la retaguardia sería entonces la vanguardia, alterando completamente todos los planes individuales de ataque y defensa de los oficiales que la componían, tanto españoles como franceses.

La posición de los navíos tras la virada, de norte a sur en las inmediaciones del cabo de Trafalgar, sería la siguiente: para la nueva vanguardia de la Armada, antigua retaguardia, navíos *Neptuno* (Esp.), *Scipion* (Franc.), *Rayo* (Esp.), *Formidable* (Franc.), *Duguay-Trouin* (Franc.), *Asís* (Esp.) y *Mont-Blanc* (Franc.). Todos ellos de 74 a 80 cañones, excepto el *Rayo* de 100 cañones. Para el centro de la Combinada, buques *San Agustín* (Esp.), *Héros* (Franc.), *Santísima Trinidad* (Esp.), *Bucentaure* (Franc.), *Neptune* (Franc.), *San Leandro* (Esp.) y *Redoutable* (Franc.). En conjunto barcos de entre 74 y 80 cañones, salvo el *Santísima Trinidad*, de cuatro puentes y 140 piezas de fuego, además del *San Leandro* de solo 64 cañones. En lo referente a la retaguardia de la Armada, navíos: *Intrépide* (Fran.), *San Justo* (Esp.), *Indoptable* (Fran.), *Santa Ana* (Esp.), *Fogueaux* (Fran.), *Monarca* (Esp.) y *Pluton* (Franc.),

4. Royal United Service Institution: *Memorandum from the admiral Nelson for the battle of Trafalgar, October 19, 1805*.

de entre 74 y 80 cañones, menos el *Santa Ana* de 112 cañones y tres puentes. En lo concerniente a la escuadra de Observación, ahora detrás de la retaguardia y antes por delante de la vanguardia, buques *Babama* (Esp.), *Aigle* (Franc.), *Montañés* (Esp.), *Algésiras* (Franc.), *Argonauta* (Esp.), *Swift-Sure* (Franc.), *Argonaute* (Franc.), *San Ildefonso* (Esp.), *Achile* (Franc.), *Príncipe de Asturias* (Esp.), *Berwick* (Franc.) y *San Juan Nepomuceno* (Esp.). En conjunto barcos de entre 74 y 80 cañones excepto el *Príncipe de Asturias*, de tres puentes y 112 cañones. Parejos a toda esta formación irían las fragatas, corbetas y bergantines, pudiendo destacar, entre otras unidades, a la *Cornálie*, *Furet*, *Hortense*, *Rhin*, *Hermione*, *Témis* o *Argus*⁵.

La Armada llevó seis insignias, también de norte a sur: la del comandante C. A. Dumanoir, en el navío *Formidable*, la del almirante E. Hidalgo de Cisneros, en el *Santísima Trinidad*, la del almirante P. Ch. de Villeneuve, en el *Bucentaure*, la del almirante I. M. de Álava, en el *Santa Ana*, la del comandante C. A. Magon en el *Algésiras* y la del almirante F. Gravina en el *Príncipe de Asturias*. No obstante, la Combinada tenía dos mandos supremos, Federico Gravina por parte española y Pierre Charles de Villeneuve por parte francesa, y en todo ello, a su vez, el mando en jefe del conjunto de la Escuadra recaería, como hemos señalado, sobre Villeneuve, por encima de Gravina, según dictamen de Manuel Godoy y del propio Napoleón. Como vemos, en la mayoría de los casos un buque español seguido de un navío francés, salvo en la circunstancia de las fragatas, corbetas y bergantines, buques todos ellos con estandarte francés. Con respecto al error de la virada ordenada por Villeneuve las fuentes archivísticas españolas son claras al respecto⁶.

4. EL AVANCE BRITÁNICO DE LOS BUQUES EN DOS COLUMNAS PERPENDICULARES. EL INICIO DE LOS COMBATES BUQUE A BUQUE

Las dos columnas inglesas comenzaron su ataque con viento a favor sobre las 8:00 de la mañana. La primera encabezada por el propio Horatio Nelson desde el navío *Victory*; la segunda, al mando del almirante Cuthbert Collingwood, en función del buque *Royal Sovereign*. En torno a las 11:40 de la mañana el almirante Nelson lanzó por señales el mensaje de «England expects that every man will do his duty» (Hibbert 1994: 135). Así pues, la primera columna estaría formada por los navíos *Victory*, *Temeraire*, *Neptune*, *Euryalus*, *Leviathan*, *Conqueror*, *Britannia*, *Ajax*, *Agamemnon*, *Orion*, *Prince*, *Minotaur* y *Spartiate*. No obstante, las fuentes

5. Para todo el relato de este texto son cruciales las profusas y detalladas fuentes: Archivo del Museo Naval. Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Sección de Manuscritos - 472. También Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», Secciones de Expediciones a Europa y Sección de Archivo Histórico, «*Combate de Trafalgar*», legs. 4839 y 4850.

6. Archivo del Museo Naval de Madrid. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Asuntos Diversos de Marina II, Sección de Manuscritos - 472, folio 177 y vuelta.

archivísticas no coinciden sobre las posiciones de otras unidades, como en el caso del buque *Africa*. En lo relativo a la segunda columna de Collingwood, las posiciones, según dichas fuentes, vuelven a ser confusas, especialmente entre las 8:00 y las 12:30 de la mañana. No obstante, los buques de la segunda columna, por nuestro análisis, ofrecieron la siguiente formación: *Royal Sovereign*, *Belleisle*, *Mars*, *Tonnant*, *Bellorophon*, *Colossus*, *Achilles*, *Revenge*, *Defiance*, *Swiftsure*, *Polyphemus*, *Dreadnought*, *Thunderer* y *Defence*. Empero las ubicaciones del *Revenge*, el *Prince*, el *Defence*, el *Dreadnought* y el *Swiftsure*, tuvieron que superponerse en algún intervalo de la embestida, circunstancia que se repetiría más adelante con el *Polyphemus* y el *Dreadnought*. Todo ello además de las fragatas *Pickle*, *Euryalus*, *Entrepanante*, *Phoebe* y *Naiad* (James 1837: vol. iv completo). Del conjunto de buques británicos, ocho de los navíos eran de tres puentes (superiores entonces a los de la Combinada) y de entre 80 y 112 cañones. Estos barcos eran el *Victory*, el *Royal Sovereign*, el *Neptune*, el *Temeraire*, el *Britannia*, el *Prince*, el *Ajax* y el *Dreadnought*⁷.

Ante lo costoso, tanto de las maniobras de la *Royal Navy* como de la Armada Combinada, además del fuerte viento que prevalecía en aquella jornada, todos los navíos fueron arrastrados hacia el sur, concretamente hacia las inmediaciones del Cabo de Trafalgar. Allí comenzó el combate.

5. EL AVANCE DE LA SEGUNDA COLUMNA DEL ALMIRANTE COLLINGWOOD

El choque entre el *Royal Sovereign* y el *Santa Ana* fue brutal. Los dos navíos de tres puentes colisionaron por la proa, dejando varios tabloneros de las primeras cubiertas respectivas destrozados. Al *Royal Sovereign* le seguían en el corte de la línea de la Combinada el *Belleisle*, el *Mars* y el *Tonnant*. No obstante, el comandante del navío francés *Fougueux*, comandante Boudouin, de 74 cañones y ubicado en popa del *Santa Ana* decidió intervenir en auxilio de este y con una fuerte andanada de su artillería intentó frenar al propio *Royal Sovereign* y a los navíos británicos que le acompañaban. Fue inútil. Los ingleses habían logrado romper la línea de la Combinada por aquel punto e introducirse en su formación, si bien el *Royal Sovereign* quedaba atascado en furiosa tanda de cañoneo con el *Santa Ana*, de Ignacio María de Álava, borda con borda. El medido plan del *Memorandum* de Nelson estaba funcionando. De hecho Collingwood, al observar la maniobra del *Fougueux*, ordenó al resto de las unidades inglesas que le seguían, especialmente el *Belleisle* y el *Mars*, que se «gobernase sobre el navío francés y se atravesara su

7. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Sección de Manuscritos - 472, folio 178. En contraposición, y cruzando fuentes, aquí no coinciden las informaciones de las fuentes españolas con las francesas del Musée National de la Marine (París), de los Archives Nationales (París) y del Service Historique de la Défense (Vincennes).

*bauprés*⁸. Se volvía así a la táctica de la embestida. Empero hay que señalar que el *Fougueaux* era un navío de dos puentes y el *Royal Sovereing* de tres, por tanto mucho más alto y pesado. Tan solo el *Belleisle* era parecido al *Fougueaux*, de dos puentes y 74 cañones. Sin embargo, el comandante Boudouin aguantó el avance británico y dejó pasar al *Royal Sovereing*, poniendo «*gavias en facha*»⁹ y situándose en su mura de babor, desde donde volvió a descargar otra andanada de sus cañones (véase además la versión de González Aller Hierro 2004: 156-267).

Tras esta acción del *Fougueaux*, los comandantes del *Monarca*, Argumosa, y del *Indomptable*, Hubert, por su cercanía, abrieron también fuego contra el *Royal Sovereing*, el *Belleisle*, el *Mars* y el *Tonant*. Se iniciaba así en esta zona de la Combinada combate abierto entre las diferentes escuadras. Es de indicar que, lejos de la leyenda de que los mandos de la Combinada se llevaban mal entre sí por su distinta nacionalidad (españoles y franceses), durante la batalla fue muy al contrario. Los mandos de los navíos franceses auxiliaron en todo lo que pudieron a los españoles y viceversa, los españoles apoyaron con su potencia de fuego a los navíos galos. Al respecto, por todos los datos archivísticos, era también una cuestión de roles y valores, como el *deber*, el *honor* o/y la *fraternidad* entre oficiales de las escuadras.

La acción de estos navíos de la Combinada no pudo evitar la penetración británica, pero sin embargo dejaron aislado a *Royal Sovereing*, detenido en seco junto al *Santa Ana*. No olvidemos que el *Sovereing* era el buque de mayor tamaño y, también, de mayor potencia de fuego en esa zona, y quedaba así neutralizado. El combate entre las tripulaciones de ambos navíos, que se encontraba a una distancia de «tiro de pistola»¹⁰, fue muy sangriento, quedando numerosos muertos y heridos en sus cubiertas. De hecho, el capitán Gardoqui y el almirante Ignacio María de Álava situaron a su tripulación a estribor para aguantar el embate británico. Pronto los dos buques no serían otra cosa que sus cascos sin palos. Además, fueron heridos tanto Gardoqui como Álava, quedando el *Santa Ana* sin mandos. Ante esta insostenible situación de ausencia de autoridad, y como consecuencia del deplorable estado del buque y de las grandes bajas humanas que había sufrido, el *Santa Ana* se rindió a los británicos sobre las 14:00 horas de aquel 21 de octubre, con 165 bajas entre muertos y heridos. No obstante, insistimos, el *Royal Sovereing* no estaba en mejor estado, completamente desarbolado y también con un trágico número de muertos y heridos, siendo 141 las víctimas, y hubo posteriormente de ser remolcado.

8. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Sección de Manuscritos - 472, folio 179.

9. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Sección de Manuscritos - 472, folio 180.

10. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Sección de Manuscritos - 472, folio 181.

Por su parte el *Fougueaux*, el *Monarca*, y el *Indomptable*, prosiguieron el combate contra el *Belleisle*, el *Mars* y el *Tonant*. A ellos se les unirían el *Bellerophon* y el *Defiance* por parte británica, en su avance perpendicular a toda vela, y con respecto a la Combinada el *Pluton* y el *Babama* a partir de las 13:00h. Todos ellos de 74 cañones y dos puentes.

6. LA PRIMERA COLUMNA DEL ALMIRANTE HORATIO NELSON

Por su parte, la columna encabeza por Nelson intentaba cortar la línea de la combinada por el centro de la misma a las 12:20 minutos del mediodía. Allí el *Victory*, de tres puentes y 110 cañones, seguido por el *Temeraire*, el *Neptune* y el *Conqueror*, arribó por la popa del gigantesco *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros. Su táctica consistía en romper la formación de la Combinada entre el *Trinidad* y el *Bucentaure* de Pierre Charles de Villeneuve. Pero no pudo realizarlo, pues desde el *Trinidad*, al observarse esta maniobra, se «metieron las gaviás en facha»¹¹, acercándose al *Bucentaure*, situación en la que colaboró el mando del propio *Bucentaure* al adelantar su proa. Así lo expresó más tarde el propio Hidalgo de Cisneros:

Conseguí de dicho modo frustrar el intento del almirante inglés, pero verificando el corte por la popa del *Bucentaure* se colocó a nuestra aleta de estribor a muy corta distancia, ejecutando lo mismo por la parte de babor los otros dos navíos de tres puentes que le seguían¹².

Se inició entonces un potente cañoneo desde el *Bucentaure* y desde el *Santísima Trinidad* sobre el *Victory*, con más de 140 bocas de fuego conjuntamente entre los dos navíos, que barrió la cubierta del buque insignia británico. Nelson decidió en aquel momento maniobrar su barco por estribor y situarse en la popa del *Bucentaure*, cortando así finalmente la línea de combate de la Combinada y evitando el cañoneo del *Trinidad*. El *Victory*, con sus 110 cañones, se ubicó minutos después por babor del *Bucentaure*, a muy corta distancia, iniciando una potente andanada de fuego sobre el navío almirante de la franco-española, a lo que el propio Villeneuve respondió con otra carga de cañones, iniciándose así combate entre los dos navíos. No obstante Nelson había logrado su objetivo último de adentrarse por el centro de la Combinada, dejando paso al resto de los navíos ingleses que le seguían. Por su parte el *Trinidad* inició igualmente batalla con los

11. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, en Sección de Manuscritos - 472, folio 182-185.

12. *Parte de campaña de su Comandante D. Baltasar Hidalgo de Cisneros*, en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», Sección de Archivo Histórico, leg. 4839.

navíos *Neptune* y *Conqueror*, que habían conseguido atravesar del mismo modo la formación franco-española.

Nelson lograba así entablar batalla con un número superior de buques en el centro y en la retaguardia de la Combinada (la columna de Collingwood), tal y como preveía en su plan del *Memorándum*. En tal sentido, la vanguardia de la franco-española se hallaba bastante alejada. No olvidemos que las formaciones de ambas escuadras abarcaban en su despliegue varias millas náuticas.

En ayuda del *Bucetaure* arribó entonces a toda prisa en el centro el navío francés *Redoutable*, del comandante Lucas, de 74 cañones, ubicándose a estribor del *Victory*, con intención igualmente de cortar el paso. El *Victory* se encontraba así sobre las 13:15 horas entre el *Bucetaure* y el *Redoutable*. A la acción se unió virando a estribor el navío *Neptune* francés, del comandante Maistrál, de 80 cañones, apoyado por la fragata *Hortense*, que también cañoneó al *Victory*. De inmediato Nelson ordenó una nueva andanada de sus fuegos sobre el *Redoutable*, que al ser de menor tamaño que el *Victory* fue barrido en toda su primera cubierta y desarbolado del palo mayor. Las bajas fueron cuantiosas, pero Lucas ordenó de inmediato a su tripulación el abordaje del *Victory*, lanzando los garfios y juntando las bordas de ambos navíos. Además, el comandante del *Redoutable* mandó a parte de la tripulación ascender por las jarcias de los mástiles que le quedaban y desde allí, como tiradores, comenzar a disparar a los miembros de la marinería del *Victory*, especialmente a los oficiales.

No obstante, aunque asediado, Nelson con el *Victory* había logrado abrir un espacio en la línea franco-española, por el cual empezaron a penetrar los navíos de esta primera columna de la Armada británica comenzando por el *Temerary* (el buque por detrás del de Nelson), así como los referidos *Neptune* y *Conqueror*, seguidos por el *Leviathan*, el *Britannia*, el *Agamemnon* y el *Ajax*. Pronto el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros, el barco más grande de la batalla, se vio rodeado al paso del tiempo por cuatro navíos ingleses, el *Neptune*, el *Conqueror*, el *Leviathan* y el *Africa*, que se situaron en formación de rombo en torno a su enorme cubierta, por la proa y por la popa, de tal manera que mientras los británicos podían disparar sus cañones sobre el navío español, este no era capaz de fijar acertadamente sus andanadas frente a los británicos, al no acercarse ninguno de ellos a las cubiertas de sus cañones en babor y estribor¹³. La acción sobre el *Trinidad* duró varias horas, de 13:00 a 17:00 h. aproximadamente, mientras que el combate entre el *Bucetaure* y el *Victory* se prolongó entre las 12:30 y las 15:50 horas.

A la refriega entre el *Victory*, el *Bucetaure* y el *Redoutable* se uniría además el *Temerary*, del comandante Harvey, que se situó a estribor del *Redoutable*,

13. *Relación de Navíos que componen la escuadra combinada y suerte que han tenido después del Combate*, sita en el Archivo del Museo Naval de Madrid como documento 70 de la Sección de Manuscritos, n.º 2162. En comparación, y también cruzando fuentes, aquí tampoco coinciden nuestras fuentes con las británicas del National Maritime Museum (Greenwich-Londres), del Royal United Service Institution (Londres), de la British Library (Londres) o del The National Archives (Londres-Kew).

cañoneándole con varias andanadas. Para realizar esta maniobra el *Temerary* se insertó entre el *Neptune* francés y el *Victory*, abriendo sus portillas y descargando toda su potencia de fuego. Así, el *Bucetaure*, el *Victory*, el *Redoutable* y el *Temerary*, juntando sus bordas, formaron una especie de plataforma de navíos, pasando en pocos minutos del cañoneo al abordaje. Al combate se adjuntarían además poco después el *San Justo*, del comandante Quevedo, y el *San Leandro*, del comandante Gastón, ambos españoles de 74 cañones y en ayuda del *Bucetaure*, hostigando al *Temerary* por su popa y su costado también de estribor. El buque de Harvey descargó entonces varias andanadas por esta mura, haciendo retumbar las cuadernas del navío, y si bien el *San Leandro* abandonó la acción muy averiado, la lucha continuó contra el *San Justo*. Este último navío quedó inutilizado una hora y media después, sin su palo mayor y con la cubierta arrasada, dejando obligadamente también la pugna al no poseer maniobrabilidad. Aquí hay que recordar que el *Temerary* era de tres puentes y 110 cañones, muy superior en tamaño y potencia artillera que sus rivales.

La lucha entre las tripulaciones fue cruel y sangrienta, según los datos. En puridad reinó el caos en aquella zona del combate a lo largo de bastante tiempo de dicha jornada. El ruido, el humo, los gritos de asedio y dolor, el olor a pólvora y a carne quemada se adueñaron de tal escenario. De improviso, sobre las 13:25 h, un disparo realizado por uno de los tiradores franceses desde las jarcias y cofas del *Redoutable* alcanzó por la espalda a un oficial inglés que se hallaba en la cubierta del *Victory*. Era el almirante Horatio Nelson. El daño fue fatal, pues el proyectil le atravesó el cuerpo alcanzándole la espina dorsal. Nelson cayó al suelo inmediatamente herido de muerte. La Armada británica se quedaba sin su comandante en jefe, pero los navíos ingleses seguirían combatiendo según su plan, a partir de entonces encabezados por Collingwood. No hay que olvidar que, a partir de la quiebra de la línea de la Combinada por la retaguardia y el centro, los combates se atomizaron en múltiples refriegas entre navíos hasta el final del combate con la victoria británica.

Nelson, herido de muerte, no falleció de forma inmediata tras el disparo. Fue trasladado al interior de las cubiertas del *Victory* en plena refriega, y atendido por el cirujano del buque y por el comandante Hardy. Allí sufriría una lenta agonía sin anestesia, dando todavía algunas órdenes con voz entrecortada. Y ello especialmente con respecto a la posición de los buques, pues se acercaba tormenta según los barómetros. No obstante, sus indicaciones no serían escuchadas y se achacaron al delirio de un moribundo. Aquella circunstancia les haría pagar un alto precio a los ingleses horas después, ya que a partir del día 22 de octubre se desencadenó una fuerte galerna en el Estrecho, provocando la grave avería de multitud de sus barcos y la pérdida de la mayoría de las presas que habían capturado. Nelson murió aproximadamente a las 16:30 de la tarde, sin que todavía hubiese acabado la batalla, pero informado de la superioridad británica en el combate.

7. ENTRE EL CENTRO Y LA VANGUARDIA DE LA ARMADA COMBINADA

Según las fuentes, el comandante Lucas del *Redoutable*, finalmente, no tuvo más remedio que rendir su buque al *Victory* a las 13:45 horas, completamente desarbolado y con varias vías de agua. Contabilizó en el terrible embate, de un total de 634 hombres, 487 muertos y 81 heridos, mientras que el *Victory* tuvo 57 fallecidos y 103 heridos, incluyendo entre los primeros al propio almirante Nelson. Pero a este núcleo trascendental de la batalla en el centro de la Combinada, e intentando liberar al *Redoutable*, tras el *San Justo* y el *San Leandro* arribaría también procedente del flanco sur de los combates el *Fougueaux*, del comandante Boudin. Por su parte, el comandante del *Temerary*, Harvey, aguardó a que estuviese a tiro la borda del *Fougueaux*, descargando inmediatamente otra andanada sobre este navío. Aquí hemos de hacer notar la importancia del *Temerary*, en la ubicación del combate, pues logró dismantelar las ofensivas que le vinieron por estribor, ayudando a su vez al *Victory*.

En su avance el *Fougueaux* se situaría a su vez en el lado de estribor del *Temerary*, juntando los costados y pasando al abordaje, de tal manera que se uniría a la plataforma de navíos antes señalada entre el *Bucentaure*, el *Victory*, el *Redoutable*, el *Temerary* y ahora el *Fougueaux*. El combate fue encarnizado, y ello sin dejar de cañonear a muy corta distancia (a «tiro de pistola») por parte del *Temerary*. Así el *Fougueaux*, de 74 cañones y menor que el navío inglés, no tuvo más remedio que rendirse también con la tripulación muy diezmada, incluyendo el fallecimiento de su comandante, y prácticamente destrozado. La rendición se produjo sobre las 13:45 horas de aquella jornada. Por su parte el *Temerary* tuvo 123 bajas, de ellas 76 heridos y 47 fallecidos, quedando además con un solo mástil y la cubierta destrozada¹⁴. Verdaderamente fue una carnicería, con un número muy alto de bajas para la época entre ambas escuadras en aquel punto de la batalla. Tras las rendiciones del *Redoutable* y el *Fougueaux*, desde el *Victory* se logró soltar el navío de la borda del *Redoutable*, concentrando entonces su energía humana y potencia de fuego en el buque almirante de la franco-española, el *Bucentaure*. De esta manera el *Temerary* quedó con los dos navíos franceses amarrados y hechos presas, el *Redoutable* por su costado de babor y el *Fougueaux* por el de estribor (véase además la versión del volumen de Guimerá Ravina 2023: 135-298).

Por su parte, y a la misma hora, el *Santísima Trinidad* seguía asediado por los cuatro navíos británicos antes citados, siendo en una primera fase el *Neptune* y el *Leviathan*, en una segunda fase el *Conqueror*, que a su vez y por la cercanía cañoneó también al *Bucentaure* en ayuda del *Victory*, y en una tercera fase el *Africa*. Aquí no debemos olvidar que el asedio sobre el *Trinidad* y el *Bucentaure* constituían el foco principal de la táctica de Nelson en el centro de la Combinada. El primero por ser el buque más grande del mundo, y su potencia de fuego, y el

14. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*. Mss. - 472, folio 180 (vuelta).

segundo por constituir la nave almirante de Pierre Charles de Villeneuve. El objetivo británico era pues desarmarlos y capturarlos. Por otro lado, al estar tan juntos el *Trinidad* y el *Bucentaure*, muchos de los combates entre navíos se centraron a la par entre ambos barcos, como en el caso referido del *Conqueror* o también más adelante en las circunstancias del *Neptune* y el *Leviathan*. Las acciones sobre los dos buques de la franco-española permitieron además el paso del resto de la Columna de Nelson. De esta manera se unirían al combate en un principio y por este orden el *Britannia*, el *Ajax*, el *Agamemnon*, el *Orion*, el *Minotaur* y el *Spartiate*, desde el centro hacia el flanco norte de la Combinada. Por entonces el *Neptune* francés, del comandante Maistral, también fue rendido en esta área de la batalla¹⁵. Además, a partir de las 15:00 horas entraría también en la lucha el *Prince* británico, en concreto contra lo que quedaba del *Santísima Trinidad*. Este buque sería el que remolcó al *Trinidad* como presa al día siguiente.

El *Bucentaure* se rindió al *Victory* a las 15:45 horas, en función del cañoneo incesante de los buques británicos señalados que rodeaban a este navío y al *Trinidad*. Su estado era deplorable, con el mastelero completamente destruido, la cubierta arrasada, los cañones inutilizados y una vía de agua. En puridad, ya no le quedaban medios para combatir¹⁶. El *Bucentaure* experimentó una auténtica tragedia humana, con 405 bajas, de ellas 207 muertos y 198 heridos. Así pues, el buque almirante de la franco-española, el navío de Pierre Charles de Villeneuve, deponía las armas de manera incondicional al barco de Nelson, quien ya estaba herido de muerte en el interior de la cubierta del *Victory*. El almirante Villeneuve fue capturado y hecho prisionero (véase la versión de Desbrière 1907: 256-389). Hemos de advertir que, si bien Villeneuve cometió errores fatales, sin embargo, luchó denodadamente sobre la plataforma de su barco, desmontándose la versión napoleónica de «el cobarde». Uno de los múltiples mitos sobre la batalla. Como prisionero Villeneuve fue llevado primero a Gibraltar y luego a Inglaterra, para más adelante ser liberado para enfrentarse a la autoridad de Napoleón. Ahora bien, Villeneuve se suicidó camino de París, prefiriendo la muerte antes que rendir cuentas ante el Trono imperial.

Por su parte el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros continuaría presentando batalla contra los buques británicos en las cercanías del rendido *Bucentaure*. Por su tamaño, de más de 4.900 toneladas de desplazamiento, y por su artillado, de 136 cañones y 4 obuses, a los ingleses les iba a costar bastante tiempo rendirlo. De hecho, procedente de la descompuesta vanguardia de la Combinada, que a continuación veremos, iría en su auxilio el navío español *San Agustín*, del comandante

15. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», Secciones de Expediciones a Europa y Sección de Archivo Histórico, *Combate de Trafalgar*, legs. 4839 y 4850, especialmente a partir del orden expuesto en *Battle of Trafalgar at twenty minutes past Noon, October, 21st, 1805*, del Royal United Service Institution of London, 1862, de Sección de Expediciones a Europa, leg. 211.

16. *Diario de navegación del Bucentaure*, redactado por el capitán de navío Magendin, y sito en el Service Historique de la Marine de France, Archives de la Marine, ref. BB4, 237, informa todo el periplo de aquel navío durante la batalla.

Cagigal, a las 14:30 de la tarde. No obstante, contra este nuevo buque fueron a enfrentarse el *Leviathan*, que dejaba temporalmente el cañoneo contra el *Trinidad*, y el *Britannia*, de tres puentes y 100 bocas de fuego entre cañones y carronadas. El *San Agustín*, de 74 cañones, pronto se vio rodeado por ambos navíos a poca distancia del *Trinidad* y en cuestión de poco más de una hora, a las 15:30, quedó también sin sus mástiles y con la cubierta barrida a cañonazos, en un cruento combate. Sin probabilidad de resistir, el *San Agustín* tuvo igualmente que rendirse, con unas bajas muy cuantiosas, de 380 hombres, de los cuales 210 eran fallecidos y 170 heridos. Los buques de la franco-española caían así uno a uno. Por su parte el *Leviathan* viró para dirigirse al *Santísima Trinidad* de nuevo, a muy corta distancia. Sin embargo, se encontraría con nueva resistencia de navíos de la Combinada.

Así, al igual que el *San Agustín*, el navío francés *Intrepide*, del comandante Infernet, procedente de la vanguardia, partió en ayuda del *Trinidad* en el centro de la batalla. No obstante, sería interceptado por el referido *Leviathan*, el cual regresaba de su enfrentamiento con el *San Agustín*. Al *Leviathan* le siguieron el *Africa* y el *Orion*, los cuales pusieron fin a la resistencia del *Intrepide*, cañoneándole por estribor y por proa, dejándole sin mastelero y con la cubierta barrida. El *Intrepide*, sin posibilidades de resistencia, acabó rindiéndose a los navíos británicos entre las 15:30 y las 15:45 horas. Por su parte, tanto el *Africa* como el *Leviathan* se dirigirían finalmente hacia el *Santísima Trinidad*.

El *Trinidad* de Hidalgo de Cisneros sufriría a partir de entonces el embate de cinco buques británicos, en un tremendo castigo de fuego. De hecho, el comandante del *Africa* Henry Digby, ante tal situación, envió a Cisneros una misiva para que se rindiese. Hidalgo de Cisneros rechazó la oferta y decidió proseguir el combate. Sin embargo, sería por poco tiempo. El *Trinidad*, sin mástiles, con la cubierta llena de bajas, muchos de los cañones inservibles y en una muy difícil situación ante las andanadas de los ingleses se rindió finalmente al *Prince* a las 17:00 horas, con 312 fallecidos y 76 heridos. El plan de Nelson había funcionado. Pero el *Trinidad* nunca llegaría como presa a puerto británico, pues se hundió frente a la costa del cabo de Trafalgar al día siguiente, como consecuencia de la grave tormenta que se desencadenó en la zona¹⁷.

Pero, ¿qué pasó con la vanguardia de la franco-española, antigua retaguardia?, ¿dónde estaban sus navíos en la batalla? La vanguardia se encontraba al mando del contralmirante francés Dumanoir, quien en medio del combate decidió separarse del resto de las unidades, saliendo de la refriega, y poniendo proa al océano. La decisión causó gran estupor entre los comandantes de los navíos que la acompañaban, y la respuesta de los mismos a tal comportamiento fue desigual. Dumanoir navegaba en el buque de tres puentes *Formidable*, junto al cual se hallaban el *Duguay-Trouin* del comandante Touffet, el *Mont-Blanc* del comandante Villagris, el *Intrepide*, del comandante Infernet, el *Héros*, del comandante Poulain y el *Scipion*,

17. *Parte de Campaña de su comandante D. Baltasar Hidalgo de Cisneros*, en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», Sección Archivo Histórico, leg. n.º 4839.

del comandante Beranger. A ellos hay que sumar los navíos españoles *Rayo*, del comandante Macdonell, *Neptuno*, del comandante Cayetano Valdés y *San Francisco de Asís*, del comandante Flores. Así sobre las 14:00 horas se produjo una escisión. Al *Formidable* de Dumanoir le seguirían en su retirada el *Duguay-Truin*, el *Scipion* y el *Mont-Blanc*, todos franceses. Sin embargo, los comandantes de los buques *Neptuno*, *San Francisco de Asís*, *Rayo*, *Intrepide* y *Héros* desobedecieron las instrucciones de Dumanoir y se dirigieron, aunque sotaventados y tarde, hacia la zona del combate donde se encontraban el *Bucentaure* y el *Santísima Trinidad*. No obstante, estos buques procedentes de la quebrada vanguardia serían interceptados por los navíos del centro y la cola de la Columna de Nelson, destacando el *Ajax*, el *Britannia*, el *Agamemnon*, el *Minotaur*, el *Spartiate* y el *Orion*. Por su parte Dumanoir se escapaba, y ello con varios buques que hubiesen podido auxiliar a los combates de la franco-española en el peor momento de la refriega (véase además la versión de Adkins & Adkins, Lesley, 2005: 278-329).

En relación con el *San Francisco de Asís* y el *Rayo*, hemos de hacer notar que su posición fue muy comprometida, por quedar sotaventados tras la virada inicial de Villeneuve. Es más, tuvieron que sacar las lanchas y remolcar los navíos para mejorar su posición ante el ataque de los buques ingleses¹⁸. Más adelante tuvieron que combatir contra un navío británico que, por las posiciones y los datos, pensamos que es el *Brinannia* de 100 cañones. Desconocemos cuál fue el desenlace final de la refriega. Solo sabemos que el *Britannia* tuvo unas bajas durante el combate de 10 muertos y 42 heridos. Desconocemos también el periplo del *Héros* y contra quién luchó. La única información española que poseemos es que el *Héros* viró igualmente para intervenir al sur en el centro de la Combinada, abandonando así la huida de Dumanoir. En relación con el *Neptuno* de Cayetano Valdés, este navío se despegó a los pocos minutos de los buques de Dumanoir y su comandante decidió entonces, virando a estribor, dirigirse desde el norte en auxilio del *Santísima Trinidad*. Pero el *Neptuno* no pudo llegar a tiempo al *Trinidad*, pues tuvo que iniciar combate contra el *Ajax* primero y contra el *Agamemnon* después, quedando en un estado deplorable a pesar de sus 80 cañones. Es más, el *Neptuno* acabaría rindiéndose a las 17:15 aproximadamente, con las bordas de babor y estribor llenas de impactos y con su comandante, Cayetano Valdés, herido gravemente¹⁹. Es necesario señalar que las fuentes archivísticas difieren en cuanto al destino del *Neptuno*. En conjunto, los buques que se escindieron de la vanguardia de Dumanoir y que

18. Acerca del *Rayo*, el *Héros* y el *Asís*: Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, Mss. - 472, folio 181. También, *Diario de lo acaecido a la Escuadra Combinada desde su salida de Cádiz hasta la pérdida del Navío Neptuno*, (por) su Comandante el Brigadier de Marina Don Cayetano Valdés, en *Diario de lo acaecido a la Escuadra Combinada desde su salida de Cádiz hasta la pérdida del Navío Neptuno*, (por) su Comandante el Brigadier de Marina Don Cayetano Valdés, documento autógrafo, Archives Marine, Rapports Espagnols, fol. 360-362.

19. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*, Mss. - 472, folio 182.

fueron en socorro del centro de la Combinada serían repelidos uno a uno por los navíos ingleses de la Columna de Nelson.

8. LA RETAGUARDIA DE LA COMBINADA EN LA BATALLA

Nos queda exponer el comportamiento de la retaguardia de la Armada franco-española durante la batalla de Trafalgar. Y en ello hay protagonistas claros: el almirante Federico Gravina y su navío *Príncipe de Asturias*, de tres puentes y 112 cañones. Gravina era el segundo mando más importante de la Combinada, tras Villeneuve, como almirante en jefe de la parte española de aquella Armada. Navegaba en el navío *Príncipe de Asturias*, uno de los más modernos de la Marina, y llevaba como oficial adjunto al vicealmirante Antonio de Escaño. Tanto por su importancia como mando, como por la potencia y prestigio del *Príncipe de Asturias*, resultaba una de las piezas más importantes a capturar por parte de la escuadra de Nelson. Federico Gravina se había manifestado contrario ante Villeneuve con respecto a la salida de la Armada de Cádiz. Para él era más factible obligar a Nelson a un largo bloqueo invernal que diluyera la potencia de la Armada británica. De hecho, según nuestros datos, avisó a Villeneuve del cambio de tiempo que se acercaba, amagando tormenta, según la situación de los barómetros el día anterior. No obstante, como segundo mando tuvo que obedecer a Villeneuve con respecto a la partida de la Escuadra entre los días 19 y 21 de octubre. Por otra parte, es de destacar que Gravina, al contrario que Villeneuve, era partidario siempre de tomar la iniciativa en combate, desobedeciendo al almirante francés al principio de la batalla tras la virada, como veremos en breve.

Como ya hemos señalado, la retaguardia de la Combinada era su antigua vanguardia, conocida como escuadra de Observación antes de la virada. Tras dicha virada las unidades de la antigua vanguardia quedaron completamente desubicadas y sin mucho sentido en sus posiciones, incluyendo en ello a las fragatas. Así cuando la segunda columna británica del almirante Collingwood atacó lo hizo sobre una línea de combate franco-española desordenada desde el centro a la retaguardia. La primera fase de combates, como ya se ha señalado, la realizaron los navíos ingleses en este orden: *Royal Sovereign*, *Belleisle*, *Mars* y *Tonnant* a partir de las 12:20 horas contra el *Santa Ana*, el *Fougueux*, el *Indomptable*, el *Monarca*, el *Pluton*, el *Bahama* y el *Aigle*. Pero rota la línea de combate de la Combinada en el centro, el resto de los buques británicos de la Columna seguirían entrando y enfrentándose a los navíos de la retaguardia. Así, y por este orden también, el *Bellerophon*, el *Colossus*, el *Achilles*, el *Polyphemus*, el *Revenge*, el *Prince* (que luego viraría hacia el norte), el *Swiftsure*, el *Defence*, el *Dreadnought*, el *Thunderer* y el *Defiance* entrarían escalonadamente en combate contra el *Swift-Sure* francés, el *Argonaute*, el *San Ildefonso*, el *Príncipe de Asturias*, el *Berwick* y el *San Juan Nepomuceno*. Las fragatas de la Combinada se mostrarían prácticamente inútiles ante este avance británico al quedar posicionadas por detrás de los navíos. Estas fragatas serían la *Argus*, la *Themis* y la *Hermione*.

Esta parte de la Armada británica, tras paralizar el centro de la Combinada, se dirigió hacia la referida retaguardia y, especialmente, contra el navío *Príncipe de Asturias*. No obstante Federico Gravina, desobedeciendo a Villeneuve, ya había ordenado salir de su posición y enfrentarse a los ingleses, tomando de este modo la iniciativa. Esta maniobra fue clave para que los británicos no pudieran posteriormente, y tras durísimo combate, capturar el navío. Así el *Príncipe de Asturias* entró en batalla un poco después de que lo hiciera el *Santa Ana* en el centro. Junto al *Príncipe* entró también en combate su navío escolta, el *San Ildefonso*, de 74 cañones, del comandante José de Vargas, en una acción que fue a la par por parte de los dos barcos. No obstante, por las fuentes consultadas, no queda claro cual fue el orden de ataque sobre el *Príncipe* y el *San Ildefonso* por parte de los británicos. En la acción intervinieron escalonadamente el *Revenge*, el *Defiance*, el *Thunderer*, el *Defence* y el *Swiftsure*, todos ellos de 74 cañones. Igualmente lo hicieron el *Dreadnought* o el *Prince* de 100 cañones y por último el *Polyphemus* de 64 cañones. La refriega duró cuatro horas. En función de ello existen tres versiones del ataque de los británicos procedentes de las fuentes. Como resultado aquí nos vemos en la necesidad de exponer un compendio entrelazado de dichas fuentes, a modo de planteamiento del ataque.

El combate sobre el *Príncipe de Asturias* debió de comenzar sobre las 12:30 horas del 21 de octubre, avanzado así el navío por orden de Gravina contra los ingleses, y sobre las 12:45 contra el *San Ildefonso*, del comandante Vargas, que le seguía como buque escolta. Por los datos, el primer barco contra el que combatió el *Príncipe* sería el *Defiance*, seguido inmediatamente por el *Revenge* y el *Defence*. La acción fue de extrema dureza, cañoneando sobre las cubiertas y las bordas mutuas. No obstante, el *Príncipe* y el *San Ildefonso* lograron aguantar el embate, poniendo en fuga al *Defiance* sobre las 14:00 horas. Aunque las fuentes no son muy claras, hemos podido comprobar que quedaban el *Revenge* y el *Defence*. Sin embargo, a las 14:15 fueron de nuevo atacados por el *Thunderer* y el *Swiftsure*. La acción dejó maltrechos los palos del *San Ildefonso* y en deplorable estado la cubierta del *Príncipe de Asturias*, pero también consiguieron aguantar el embate. Se estableció así una feroz refriega en la que el *Príncipe* barrió a cañonazos las cubiertas de los navíos británicos, todos inferiores en bocas de fuego y maniobrabilidad al barco de Gravina. El *Príncipe* y el *San Ildefonso* lograron repeler también de esta manera el nuevo asalto. A la acción se uniría el *Polyphemus* sobre el *San Ildefonso*, que igualmente sería puesto en fuga con el resto sobre las 15:00 de la tarde:

Al poco rato [el *Príncipe de Asturias*] desarboló a uno de los palos mayor y trinquete, y a otro de la verga del velacho y mastelero de gavia. Este se separó [el *Defiance*] y fue remplazado por otros dos, que también se retiraron a las tres de la tarde, y poco después los otros tres [el *Revenge*, el *Thunderer* y, de nuevo, o el

Polyphemus o el *Swiftsure*], al parecer de los daños que recibieron [no olvidemos aquí la presencia y destrucción del *San Ildefonso*]²⁰.

De hecho, los barcos ingleses se retiraron con muchas averías para continuar la batalla con otros navíos de la retaguardia de la Combinada con características más similares a las suyas en cuanto al artillado. Todo ello sobre las 15:30 de la tarde. No obstante, a partir de las 16:00 horas se produjo un nuevo ataque por parte de un navío británico de tres puentes y 100 cañones contra el *Príncipe*, bien el *Prince*, que luego se dirigiría como hemos visto hacia el Norte, bien el *Dreadnought*. Aquel nuevo navío, con su embestida por babor sobre el *Príncipe de Asturias*, desencadenó numerosos daños al buque español, en donde se estaban intentando recuperar de las averías producidas por los ataques anteriores. De hecho, quedó herido gravemente el propio Federico Gravina en un brazo, laceración por la que moriría días después de gangrena en Cádiz. Así Gravina, herido en la acción, logró sujetar el navío contra el embate escalonado de seis buques británicos. Luego, con los barcos de apoyo, consiguió salir de aquella zona y, al final de la batalla, reagrupar la flota que quedaba y marchar hacia Cádiz sin ser capturado por los ingleses. Fue de ayuda imprescindible al efecto su segundo en el mando, el vicealmirante Antonio de Esaño. No obstante, la derrota que sobrevino fue completa.

Por lo que respecta al *San Ildefonso*, el navío «guardaespalda» del *Príncipe*, le continuarían atacando dos navíos más, entre ellos el *Revenge*, situación que duró hasta las 13:30 h, ya muy maltrecho, momento en que ambos navíos fueron sustituidos por el *Defence*, que barrió a cañonazos lo que quedaba de su cubierta, y en cruenta acción, el *San Ildefonso* no tuvo más opción que rendirse a las 16:30 horas.

En cuanto al resto de la retaguardia de la Combinada los resultados de los combates fueron dispares. Se destaca aquí el embate del navío británico *Mars* contra el francés *Pluton*, del comandante Cosmao, al que le seguirían los fuegos del buque también británico *Belleisle*. No obstante, entre las 13:00 y las 15:30 horas, en esta zona de la batalla, y por reacción de los buques que allí había de la Combinada, se conjugaron también los fuegos del *Monarca*, del comandante Argumosa, del *Algésiras*, del comandante Charles Magon, y del *San Juan Nepomuceno*, del comandante Cosme Damián Churrua, sobre el *Mars*, tesitura que provocó la rendición temporal del buque y la muerte de su comandante, George Duff, aun cuando iría a auxiliarle el *Tonnant*. De hecho, el *Tonnant* acabaría entablando igualmente fuego con el *Algésiras* y con el *Monarca*, situado a retaguardia del *San Ildefonso* junto con el *Montañés*, del comandante Francisco Alcedo (sic). A su vez, el *Algésiras* sería atacado por la mura de babor por el navío británico *Bellerophon*, el cual

20. Archivo del Museo Naval. *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la guerra contra la Gran Bretaña declarada en 12 de Diciembre de 1804*. Mss. - 472, folios 183 y 184 (vuelta). Realizando una comparación de fuentes cruzadas, en estas cuestiones tampoco coinciden las fuentes españolas con las francesas del Musée National de la Marine (París), de los Archives Nationales (París), del Service Historique de la Défense (Vincennes) y del Service Historique de la Marine (París).

venía en el avance de la segunda columna inglesa y que consiguió su rendición sobre las 14:30 horas, fallecido también el comandante Magon.

Con la muerte además de Dionisio Alcalá Galiano, su comandante, el *Babama* se rindió, aun con el intento de auxilio del *Swift-Sure* francés, sobre las 16:00 horas de aquella jornada, quedando como presa de los británicos. A ello hay que sumar las rendiciones del *Aigle*, del *Algésiras* y del *Monarca* en una sucesión de combates escalonados entre las 14:00 y las 17:30 horas. Y es que en ello no debemos olvidar que, siguiendo el plan de Nelson de «superar en número de navíos y capacidad de fuego a los hispano-franceses en aquella zona de la batalla por parte de su 2ª Columna» (Cayuela Fernández y Pozuelo Reina 2004: 289-295), los buques *Colossus*, *Tonnant*, *Bellerophon*, *Dreadnought* y *Revenge*, entre otros y varios de ellos de tres puentes, acabaron haciendo cuerpo para el ataque sobre las dispersas unidades franco-españolas, más aún tras la fatal virada ordenada horas antes por el almirante Villeneuve de toda la Combinada. De hecho, el *Swift-Sure* francés terminaría igualmente rindiéndose a estos buques a las 15:30 de la tarde, así como el *Berwick* a las 17:00 horas. Pero quizás, el más emblemático navío que también acabaría rindiéndose, fallecido igualmente en combate su comandante, fue el *San Juan Nepomuceno* de Cosme Damián Churruca, uno de los marinos ilustrados más destacados de la época. Asediado por varios navíos a la vez, el que fuera barco más depurados y moderno de la batalla y de la Armada española, se rindió a las 15:50 horas, con el casco lleno de vías de agua, sin palo mayor y casi 300 bajas en sus cubiertas. Fue prácticamente una muestra de aniquilamiento por parte de los ingleses sobre un barco superado, con mucho, por las fuerzas enemigas.

La batalla finalizó sobre las 18:00 horas con la explosión del navío francés *Achile*. Este buque había zarpado en persecución del navío británico *Belleisle*, al cual logró desarbolar, iniciado además luego también un duro combate contra el *Swiftsure* británico en torno a las 15:30 horas, el cual había ido en auxilio del *Belleisle*. Estos barcos ingleses pertenecían al grupo del *Dreadnought* de tres puentes, pretendiendo asediar al *Príncipe de Asturias*. Por otra parte, junto al *Achile*, en defensa del *Príncipe*, estaban también el *Neptune* francés, con el comandante Maistrail, y el *San Justo* que a su vez lograron zafarse de las andanadas del *Polyphemus*, igualmente del grupo del *Dreadnought*. No obstante, el *Achile*, de dos puentes y en asedio del *Belleisle*, no logró despegarse del combate con el *Swiftsure*, combate al que se le uniría, tras las andanadas del *Neptune*, el propio *Polyphemus* y ahora también el *Prince* que bajaba desde el centro de la batalla, de tres puentes, acribillando a cañonazos al buque francés a partir de las 16:15 horas. La pugna era evidentemente desigual y los ingleses consiguieron iniciar con sus andanadas un grave incendio, además de desarbolar al buque, desde la cubierta y velamen del *Achile*, que acabaría afectando a toda la nave (véase además la versión de James 1837, vol. 6: 167-389).

El mando del *Achile*, comandante Denieptort, falleció durante las andanadas previas al incendio. Al observar al buque en un estado tan deplorable, los británicos tuvieron un gesto de magnanimidad, parando sus andanadas y fletando varias

barcazas para salvar a la maltratada tripulación del *Achile*, que con el fuego ya se estaba lanzando al agua, logrado rescatar a más de 100 heridos. Pero el *Achile*, aun con todo, no se rindió y el único oficial que quedaba vivo, un alférez de navío, pretendió proseguir la tan desigual lucha, fiel a la mentalidad de la época de no rendir un barco mientras hubiese un mando. En medio de esta tesitura, y con el buque completamente en llamas, el fuego alcanzó finalmente la santabárbara de la nave, desencadenando la inmediata explosión y, por tanto, la muerte de todos los que quedaban aún dentro del barco.

La explosión del *Achile* a las 18:00 horas de la tarde fue de tal magnitud, en medio de los combates, que paralizó inmediatamente la batalla, dando lugar, por otro lado, al reagrupamiento de lo que quedaba de la Combinada en torno al *Príncipe de Asturias*, para iniciar la retirada y, por tanto, dejar en manos de los británicos la victoria final de aquel combate de aniquilamiento a lo largo de toda la extensión de la gran refriega.

De todas formas, poco podían ya hacer los navíos de la Armada franco-española. En ello, el *Príncipe de Asturias* había logrado, como hemos indicado, zafarse de sus rivales con Gravina herido y con el vicealmirante Antonio de Escaño al mando e iniciar dicha retirada lo más ordenadamente posible junto con otros siete barcos de lo que quedaba de la Combinada hacia Cádiz. Los británicos, con muy graves desperfectos en sus navíos, aunque habían ganado el combate no los siguieron. Prefirieron poner rumbo hacia Gibraltar con las presas que hicieron durante la refriega.

Así pues, los ingleses observaron, con toda su frustración, cómo se les escapaba el *Príncipe de Asturias*, seguido por el *Pluton* del hábil capitán Cosmao, el *Neptune* francés del capitán Maistrat, el *Indomptable* del capitán Hubert, el *San Leandro* del capitán Quevedo, el *Argonaute* del comandante Epron, el *San Justo* del capitán Gastón y, del mismo modo, el *Montañés* sin ya su comandante Alcedo (sic). A ellos se les unieron, procedentes de lo que fuese la vanguardia tras la virada, el *Héros* francés, y el *Asís* y el *Rayo* españoles²¹. No obstante, todos hubieron de enfrentarse a una gran tempestad que comenzó a desatarse a última hora de aquella tarde, como ya habían advertido los mandos españoles un día antes del combate a Villeneuve tras comprobar los barómetros. En esta tempestad, que duró varias jornadas, no solo vararon barcos de la Combinada, como el *Neptuno*, sino que además los ingleses, insistimos, perdieron la mayor parte de las presas capturadas, siendo especial la circunstancia del *Santísima Trinidad*, el barco más grande del mundo, que se hundió frente al cabo.

Las cuantiosas bajas mortales de la batalla y de los días posteriores de la tormenta demostraron que fue una auténtica carnicería. Aquí hemos de señalar que las fuentes difieren unas de otras en cuanto a las cifras. En muchos casos por la propia pugna historiográfica del nacionalismo de cada Armada. No obstante,

21. *Diario de navegación del navío Héros*, sito en el Service Historique de la Marine de France, Archives de la Marine, ref. BB4, 237.

nosotros hemos podido cotejar un total aproximado de 4408 fallecidos (muchos irreconocibles) y 1545 heridos, de los cuales 1022 muertos eran españoles, además de 1383 heridos²². En puridad, si ganó realmente alguien aquel combate, ese alguien fue la muerte, incluyendo al propio almirante británico Horatio Nelson, aunque no podamos entrar de lleno en el significado sociológico de dichas cifras por falta de espacio en este texto. En una breve reflexión cuantitativa, las cifras de las fuentes españolas, aunque difieren, son igualmente bastante similares a las de las fuentes francesas o británicas, no obstante se diferencian también hasta ahora en los detalles de los cálculos totales, debiéndose muchas veces la alteración del cálculo final a la propia perspectiva nacionalista historiográfica de cada uno de los autores sobre el tema²³.

9. CONCLUSIONES

La batalla de Trafalgar tuvo un claro perdedor histórico: la Corona de España. Con el combate quedaron inutilizados diez de los mejores buques de la Armada. Además, Godoy continuó la guerra frente a Inglaterra con ataques en costa hasta 1808, sin arreglar los navíos más importantes de dicha Armada que habían participado en la acción. Todo ello conllevó un factor imprescindible de señalar por lógica en estas conclusiones: la crisis de una buena parte de la conexión Atlántica hispana y, por tanto, la vinculación táctica con América. De esta manera, entre las consecuencias de Trafalgar para el conjunto territorial de la Monarquía española, se vislumbra así la pérdida de parte de la Armada como una de las causas «de profundidad» más evidentes del posterior éxito emancipador en las colonias hispanas. Si bien la decadencia de la Marina española ya había empezado con las anteriores Guerras de la Convención en la década de los noventa del siglo XVIII, y aunque a la Corona de España aún le quedaba cierta Marina después de Trafalgar, la pérdida cualitativa, al no ser reparados, de buques de prestigio como el *Príncipe de Asturias* o el *Santa Ana*, entre otros, anuló buena parte de la posible defensa armada de las costas americanas ante los sucesos emancipadores posteriores de principios del siglo XIX. Los barcos que quedaban no eran suficientes para colmar una conexión totalmente eficaz en lo militar. De hecho, multitud de las interrelaciones con América durante la posterior Guerra de la Independencia Española a partir de 1808, especialmente desde Cádiz, se hicieron con barcos británicos (el «enemigo

22. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán». Sección de Expediciones a Europa, leg. 211, folio 333.

23. Las cifras en las fuentes, en su cruce de información y aun con sus diferencias, se parecen bastante, especialmente, en comparación con las españolas, las procedentes del Musée National de la Marine (París), de los Archives Nationales (París), del Service Historique de la Marine (París) y del Service Historique de la Défense (Vincennes). Igualmente, las procedentes del National Maritime Museum (Greenwich-Londres), del Royal United Service Institution (Londres), de la British Library (Londres) o del The National Archives (Londres-Kew).

naval histórico») con gran coste económico para las Arcas del Erario o, incluso, con buques rusos en muy malas condiciones. Los barcos españoles que quedaban de Trafalgar se encontraban en un gravísimo estado de abandono, no siendo apenas ninguno de los grandes navíos de línea transatlánticos reutilizable en la interrelación histórica y estratégica de carácter oceánico.

De otro lado, para el caso francés, Trafalgar no representó ni mucho menos el debilitamiento del poder de Napoleón (como gran parte de la historiografía clásica británica ha recalcado). El posterior Bloqueo Continental y la fundación del Gran Imperio a partir de 1807 son claros exponentes de ello. Eso sí, Trafalgar obligó a Napoleón a profundizar claramente en las directrices continentales de su expansión (batallas de Ulm y Austerlitz en 1805). Lo que realmente destruyó el poder de Napoleón fueron sus propias decisiones de Estado; especialmente, el ataque sobre España en 1808 y luego el ataque sobre Rusia en 1812. En tales tesituras, es cuando Gran Bretaña tuvo campo abonado para coadyuvar a la disolución de su potestad.

En lo que respecta a Inglaterra, Trafalgar significó esencialmente conjurar un ataque directo sobre sus costas por parte de Napoleón. Con el tiempo, además, Trafalgar fue una de las piezas claves que permitieron el dominio naval inglés sobre el Atlántico, llevando dicha preponderancia prácticamente hasta la primera mitad del siglo xx con su Imperio colonial. Sin embargo, Gran Bretaña se haría con el control político internacional realmente, y no solo del mar, tras el desmoronamiento del propio Imperio napoleónico.

El relato con fuentes que aquí exponemos, buque a buque, revela varias pautas claras con respecto al combate, que chocan con mucha de la historiografía hasta ahora. En primer lugar, el predominio británico en cuanto a unidades entre el centro y la retaguardia de la Armada Combinada, con su ataque en dos columnas perpendiculares, por encima de lo que multitud de autores viene planteando. El plan de Nelson funcionó perfectamente. En segundo lugar, el aislamiento y gran distancia de la vanguardia de la Combinada para poder auxiliar en los combates, circunstancia que apenas se logró y que además se vio dificultada por la decisión de salir de la batalla del almirante Dumanoir. Unos buques obedecieron, otros no. En tercer lugar, el inmediato caos de las refriegas entre navíos que dificultó gravemente las maniobras de las flotas e, incluso, los abordajes entre británicos y franco-españoles, circunstancias que parecen no tenerse en cuenta por parte de las narrativas historiográficas. En cuarto lugar, y lejos de lo que parte de la historiografía francesa más clásica comenta, el apoyo constante de los buques españoles a los navíos galos entre el centro y la retaguardia de la Combinada y viceversa. En quinto lugar, la entrega y respeto de los mandos de cada navío, bien británico, bien español, bien francés, a la hora de entablar batalla con el enemigo, circunstancia que diluye las tesis de «gran rivalidad» o de «cobardía» entre los mandos de las tres naciones de nuevo entre el centro y la retaguardia de la franco-española. Los mandos se conocían entre sí en su mayoría y, más allá de la lucha como tal por la supervivencia o la victoria, mantuvieron siempre una actitud de respeto hacia el contrario, fruto de la mentalidad de la época (caso de la muerte de Churruca y

la sorpresa de los oficiales británicos al conocerla, entre otras). En sexto lugar, la enorme dureza de las refriegas, circunstancia que también pone en evidencia las viejas tesis, especialmente en lo que se refiere a Villeneuve o Gravina, de «inutilidad» en las acciones. En séptimo lugar la afirmación, por parte de la historiografía británica más tradicional, de que Nelson conoció la victoria final de la Royal Navy previamente a su muerte dentro del *Victory*.

Por último, y en octavo lugar, el hecho de que se asuma, en gran parte de los relatos de la historiografía hasta el presente, a España y su Armada como una nación perfilada como tal en aquel momento (estado-nación). España era un país del Antiguo Régimen dentro del Despotismo Ilustrado estamental, y más que por la «*idea de España como nación*» de «*soberanía nacional*» se entabló combate, según las nuevas fuentes aquí expuestas y especialmente por parte de la oficialidad, como defensa y representación de la «Monarquía hispánica y su integridad», tesitura muy distinta. No obstante, incluso, los conceptos nacionales de Gran Bretaña o la propia Francia todavía no estaban completamente desarrollados. De hecho, para el caso francés, los almirantes luchaban «par Napoléon», «par l'empereur» y el «Trône Impérial» y, en el caso de Nelson en cuanto a los británicos, como indica su *Testamento*, «...to my king and my country when I go to fight their battle» (no se menciona «the nation»)²⁴. Esta reflexión, ante las distintas argumentaciones sobre los combates entre buques de la historiografía, tenía que entrar igualmente en las presentes conclusiones. Sin embargo, no cabe en estas líneas, por propio límite también de espacio, desarrollar esta idea que sugerimos: qué era en el pensamiento España en 1805 y sus buques. No obstante, hacemos notar que en la mayoría de los estudios españoles sobre Trafalgar, muchos de ellos insistimos hasta el presente, la «idea de España» se asume como totalmente completada, sin poner en duda el hecho de que no fuese una «nación-estado» de soberanía común, «de todos» y compartida. Insistimos, era más bien un ente territorial, por el conjunto de los datos, del Antiguo Régimen y su división de soberanía estamental con respecto al resto de la sociedad y de la propia Armada. Trafalgar se inscribe así, como renovación historiográfica frente a las argumentaciones nacionalistas, en el marco de una batalla estamental de la Monarquía hispánica, antes que en «una batalla entre naciones perfiladas».

Las percepciones nacionalistas del combate y los buques, múltiples en todas la historiografías y cicateras en su mayoría, han venido luego, y prácticamente multitud de las mismas hasta nuestros días, para coadyuvar a un teórico relato de «construcción nacional» posterior de cada nación en cuanto a la Historia y la Historiografía, más allá muchas de ellas de las propias fuentes documentales, estableciendo parámetros de «*combate glorioso*» (como respuesta a ello ya hemos advertido de la gran cantidad de fallecidos en él, miles de ellos anónimos), o de «*batalla heroica*», tratando a la marinería baja de dichos fallecidos, salvo excepciones, es

24. *Testamento del almirante Horatio Nelson*, en CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel, *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004, p. 362.

decir, la mayor parte de los combatientes, casi como «*daños colaterales*» o prácticamente como «*daños inevitables*» (o incluso no se hace referencia alguna a dicha marinería). Ya hemos advertido que este planteamiento histórico sobre la voz de la marinería, aun siendo la mayoría de los presentes en la batalla, no cabe, por propia lógica de espacio y su amplitud, en las presentes líneas, si bien hemos de señalar que actualmente estamos trabajando en el tema para ofrecer nuevas publicaciones. Al respecto, todavía hace falta mucha crítica constructiva y mucha información en cuanto al relato histórico de aquel combate y sus consecuencias en las leyendas posteriores de cada país y, al respecto, las acciones detalladas buque a buque que hemos expuesto con nueva documentación española creemos que arrojan luz para una evaluación más ecuánime de los hechos dentro del marco historiográfico.

10. REFERENCIAS

- ADKINS, Roy y ADKINS, Lesley (2005): *Trafalgar: The Biography of a Battle*. London: Abacus.
- BRENTON, Edward Pelham (1823-1825): *The Naval History of Great Britain, from the Year 1783 to 1822*. London: C. Rice. vol 4.
- BRUN, Jean-François, CYR, Pascal y MUFFAT, Sophie (2022): *La marine de Napoléon*. Paris: Napoléon 1er.
- CLARKE, James Stanier (1809): *The Life of Lord Nelson*. London: Cadell and Davies. vol.2.
- CORBETT, J. S. (1910): *The Campaign of Trafalgar*. London-Nueva York: Longman, Green & Co.
- CHANDLER, D. (1966): *The Campaigns of Napoleon*. New York: Macmillan Co.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel (2004): *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Barcelona: Ariel.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio y POZUELO REINA, Ángel (2006): *Trafalgar. El mar en la Era Napoleónica*. Barcelona: Círculo de Lectores.
- CORREAL Y FREYRE DE ANDRADE, Narciso. *El nuevo y viejo Trafalgar: rasgos heroicos de la Armada española en el siglo XIX*. La Coruña: El Noroeste, 1923.
- DESBRIÈRE, Edouard (1907): *La champagne maritime de 1805. Trafalgar*. Paris: Librairie Militaire R. Chapelot et Cie.
- ESDAILE, Charles (2007): *Napoleon's Wars: An International History, 1803-1815*. London: Allen Lane.
- FERRER DE COUTO, José (1854): *Historia del combate naval de Trafalgar precedida de la del renacimiento de la Marina española durante el siglo XVIII*. Madrid: Imprenta Wenceslao Ayiguales de Izco.
- FRANCO CASTAÑÓN, H. (1985): «Trafalgar, génesis de una selección», *Revista de Historia Naval*, 8, pp. 55-79.
- GATES, David (2003): *The Napoleonic Wars 1803-1815*. London: Arnold.
- GONZÁLEZ ALLER HIERRO, José Ignacio (2004): *La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*. Madrid: Ministerio de Defensa. Armada Española. 2 vols.
- GUÉRIN, Léon. *Histoire maritime de France*. Paris: Dufour, Mulat et Boulanger, 1858, t. VI, pp. 430-500.
- GUIMERÁ RAVINA, A., ed. (2023): *Trafalgar. Una derrota gloriosa*. Madrid: Desperta Ferro.
- HIBBERT, C. H. (1994): *Nelson: A Personal History*. E. Reading, MA: Addison-Wesley.
- HOWART, D. y S. (1988): *Lord Nelson: The Immortal Memory*. Nueva York: Ed. Viking.

JOSÉ GREGORIO CAYUELA FERNÁNDEZ
 TRAFALGAR, 1805: LA MITIFICACIÓN DE UNA BATALLA EN LA HISTORIA Y LA HISTORIOGRAFÍA.
 LA CUESTIÓN DEL COMBATE BUQUE A BUQUE

- JAMES, W. (1837): *Naval History of Great Britain from the Declaration of War by France to the accession of George IV*. London: Richard Bentley, New Burlington. vol. 3.
- LENTZ, Thierry (2007): *Nouvelle histoire du Premier Empire. Tome 3: La France et l'Europe de Napoléon (1804-1814)*. Paris: Fayard.
- LEWIS, M. (1957): *The History of the British Navy*. London: Penguin Books.
- MACINTYRE, D. (1968): *Trafalgar, Nelson's Great Victory*. London: Lutterworth Press.
- MAINE, R. (1957): *Trafalgar: Napoleon's Naval Waterloo*. Weymouth: Thames & Hudson.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan & CUÑO BONITO, Justo, eds. (2018): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada (1750-1823)*. Aranjuez: Doce Calles. 3 vols.
- MARLIANI, Manuel (1850): *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aseveraciones e injuriosas de Mr. Thiers en su Historia del Consulado y del Imperio*. Madrid: Imprenta Librería de Matute.
- MIKABERIDZE, Alexander (2020): *The Napoleonic Wars: A Global History*. Oxford: Oxford University Press.
- MONAQUE, Rémi (2005): *Trafalgar: 21 octobre 1805*. Paris: Tallandier.
- NICOLAS, Nicholas Harris, ed. (1844-1846): *The Dispatches and Letters of Vice Admiral Lord Nelson*. London: Henry Colburn. vol. 7.
- O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (2005): *La campaña de Trafalgar: tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*. Madrid: La Esfera de los Libros.
- ROBERTS, Andrew (2014): *Napoleon the Great*. London: Allen Lane.
- RODGER, N. A. M. (1986): *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*. London: Collins.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2013): *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*. Madrid: Actas.
- SOUTHEY, Robert (1813): *The Life of Nelson*. London: John Murray.
- THIERS, Adolphe (1845-1862): *Histoire du Consulat et de l'Empire, faisant suite à l'Histoire de la Révolution française*. Paris: Paulin. vol. VII.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2021): *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Desperta Ferro.
- TULARD, Jean (2006): *Napoléon: Les grands moments d'un destin*. Paris: Fayard.

