

# Trafalgar

## La antesala del encuentro en Trafalgar Fracaso del plan napoleónico previo al de invasión de Inglaterra

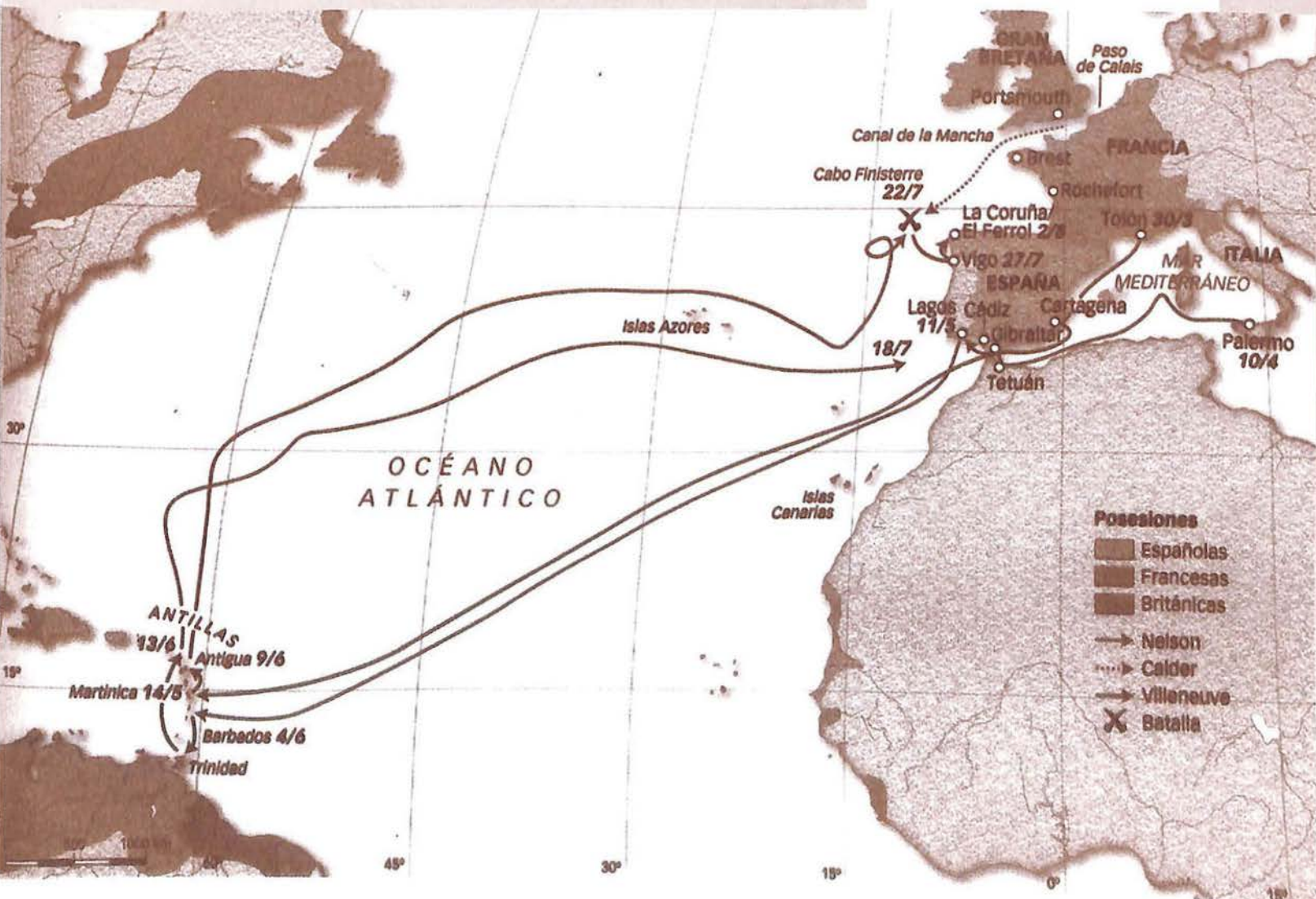
Una maniobra de diversión debía arrastrar al Caribe las naves inglesas posicionadas en el canal de la Mancha que protegían la isla de las ambiciones francesas. El plan de Napoleón no funcionó. El grueso de la flota británica no abandonó el canal, y a la vuelta del Caribe las naves hispano-francesas fueron avistadas por los ingleses, con lo que se perdió el efecto sorpresa. Una flota salió a su encuentro cerca del cabo Finisterre, donde tuvo lugar un enfrentamiento la tarde del 22 de julio que perdieron los aliados. En el siguiente número de esta publicación encontrarán ustedes mayor información de este relevante hecho histórico. No se lo pierda.

*"Aquel 21 de octubre de 1805, los marinos españoles, franceses e ingleses -hombres de hierro en barcos de madera- combatieron y murieron exactamente así."*

Arturo Pérez-Reverte

El 21 de octubre de 1805, la escuadra franco-española fue destrozada por la británica en Trafalgar. Fue la mayor batalla naval del siglo, pero su trascendencia supera tal dato: España no se recuperó de las pérdidas de hombres y buques; Napoleón, aunque rehizo su armada, abandonó el proyecto de invadir Gran Bretaña y ésta, libre ya de temor, se dedicó a combatir al Emperador en el continente y a auspiciar alianzas para oponerse a sus ambiciones.

La debilidad española propició pocos años después las luchas de independencia de sus colonias americanas.





## TRAFALGAR

Por el almirante Gustavo A. Orozco Peralta

La victoria naval de la flota inglesa sobre la flota combinada de Francia y España en las proximidades del cabo Trafalgar el día 21 de octubre de 1805, fue el momento cumbre de la Campaña de Trafalgar, pues rompe la trama napoleónica para invadir



Inglaterra. Villeneuve, el almirante francés, comandante de la flota aliada, regresa de las Antillas y consigue entrar al Ferrol, cuando según los planes de Napoleón, debió dirigirse al Canal de la Mancha y hacer contacto con la flota inglesa que bloqueaba Brest, pero considerando que los planes de la invasión ya no eran factibles, optó por dirigirse a Cádiz, amagar a Collingwood que bloqueaba el puerto sólo con tres buques, perseguirlo hasta las proximidades de Gibraltar y regresar de puerto.

Collingwood reasumió su vigilancia y a finales de agosto fue reforzado con 19 buques de línea. La flota aliada con órdenes de salir rumbo al Mediterráneo para apoyar la campaña que el Corzo lanzaría contra Austria, contaba con 33 buques, algunos de ellos de 110 y 130 cañones. La intención del Almirantazgo inglés era aniquilar a tal fuerza y concentra su poder naval en este empeño y nombran a Nelson comandante en jefe de la operación.

Nelson zarpó de Portsmouth el 15 de septiembre con tres buques de línea izando su popular insignia en el H.M.S. "Victory". Arribó con extremo sigilo a las inmediaciones de Cádiz, el día de su cuadragésimo séptimo aniversario, el 29 de septiembre. Durante las primeras dos semanas fue reforzado con seis buques, llegando a 34 en total; sin embargo, el día del combate sólo contaría con 27, ya que a seis de ellos los había destacado a Gibraltar y Tetuán a reabastecerse y al almirante Calder le concedió al "Prince of Wales", su buque insignia, para que le transportara a Inglaterra a enfrentar un Consejo de Guerra por su desempeño poco satisfactorio en su encuentro con Villeneuve en el Cabo Finisterre. Nelson mantuvo al resto de sus fuerzas de 30 a 50 millas de Cádiz y dejó que sus fragatas le informaran, a través de un relevo de señales, sobre los movimientos del enemigo.

La primera tarea de Nelson fue inducir a Villeneuve a salir a la mar, tarea que el mismo Napoleón

facilitó con las órdenes giradas y además la de relevar al almirante francés por no haber obtenido una victoria decisiva en Finisterre y no habérsele enfrentado después a Cornwallis en el canal de la Mancha como estaba ordenado. Además, las órdenes contemplaban que de encontrarse con la flota enemiga, que no lo superara en fuerza, no debía dudar en atacarla. Estas órdenes le habían llegado al almirante francés a finales de septiembre y ante la imposibilidad de cumplirlas con éxito, a principios de octubre convocó un Consejo de Guerra que determinó que la salida del puerto de la flota era factible, pero combatir a los ingleses era suicida. Sin embargo, Villeneuve decidió zarpar, quizá herido en su amor propio ante su inminente relevo; aunque no intentaría entablar combate con Nelson, si calculaba que los planes de batalla de este, era obtener superioridad local sobre una parte de su flota, por lo que de manera preventiva, formó un escuadrón de reserva de 12 buques, bajo el mando del almirante español Gravina; dicho escuadrón permanecería a barlovento de la flota para acudir en auxilio de la parte de la línea en dificultades.



Gustavo A. Orozco Peralta  
Almirante actualmente en situación de retiro.  
Ocupó importantes cargos en su carrera naval y  
experto en la vida del almirante Nelson.



Las órdenes de Nelson habían sido distribuidas en un memorándum, redactado cuando calculaba que contaría en la batalla con una fuerza mayor; sin embargo, los principios doctrinarios en su contenido eran aplicables a una fuerza menor. Se atacaría con dos columnas, la mayor al mando de Collingwood, quien obtendría superioridad numérica sobre la retaguardia enemiga, mientras Nelson, a la cabeza de la segunda columna, impediría cualquier interferencia de la vanguardia y centro de la formación enemiga. Para ello, Collingwood contaba con 15 buques y Nelson Con 12.

Desde el sábado 19 comenzaron los intentos de la flota aliada para salir de Cádiz; el mal tiempo dificultaba la maniobra; Nelson permanecía al

acecho, informado por sus fragatas ya que se mantenía fuera de la vista del enemigo. El lunes 21 de octubre el tiempo mejoró, con vientos ligeros del noroeste y al amanecer se avistaron ambas flotas. Los aliados, ya agrupados navegaban con rumbo sur y los ingleses a 12 millas de ellos se formaban en dos columnas. Villeneuve cayó en cuenta que había subestimado la fuerza enemiga y sacrificando la originalidad de su dispositivo le ordenó a Gravina que con su escuadrón se incorporara a la línea de fila natural, ya de por sí muy extensa. Esta orden ha sido discutida entre los historiadores ya que algunos consideran que fue un movimiento ordenado por el mismo Gravina.

Poco después, alrededor de las 08:00 hrs., se ordenó un giro simultáneo de

180 grados a toda la línea para dejar Cádiz a sotavento y para contrarrestar lo que parecía un ataque a la retaguardia. A las 0850 hrs., Collingwood ordenó cambio en su formación, de línea irregular al frente, a línea de marcación, a fin de entrar a su punto de penetración lo más paralelo posible a la concavidad que presentaba la línea que atacaría. Nelson le había dado libertad de maniobra y Collingwood con admirable habilidad y sentido, hacía contacto con el enemigo con posibilidad de utilizar al máximo su artillería. Fue así que el "Royal Sovereign" muy por delante de sus seguidores, rompió la línea enemiga entablándose brutal combate contra 16 buques aliados, ya aislados y sin posibilidades de ser apoyados, tal como había sido planeado.

Nelson al frente de su columna en formación irregular, trataba de enmascarar sus intenciones sobre el punto de ataque seleccionado, pero en ello exponía al "Victory" al fuego concentrado del enemigo durante la fase de aproximación. Con esta formación, fintó sobre la vanguardia al mando de Dumonoir, lo que provocó que éste con sus buques, lanzara tropas para impedir que le cruzaran la "T"; con ello se aislaron de la línea, especialmente a la retaguardia que atacaba Collingwood.

Nelson, logrando este propósito, cae sobre el centro sobre la popa del "Bucentaure" con la insignia de Villeneuve izada y al cruzar su popa, lanza una andanada a babor sobre éste y a estribor sobre el "Redoutable" del Capitán Lucas, con efectos devastadores. El resto de su

columna cayó a estribor, penetrando la línea enemiga entre el centro y el punto de ataque de Collingwood. Los 12 buques de Nelson, por haber dejado fuera de acción a la vanguardia, se batieron contra solo siete de los Aliados con los resultados consecuentes.

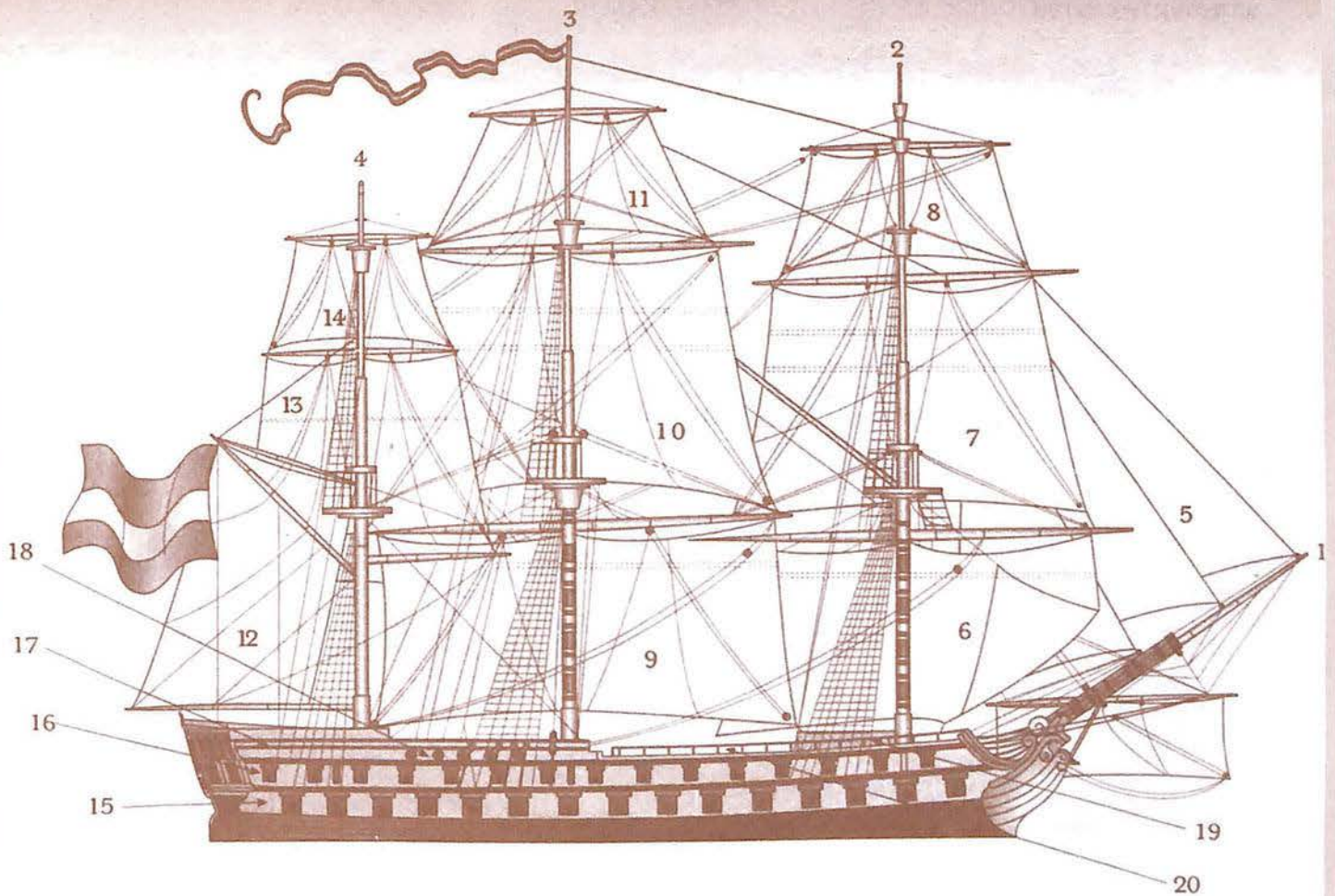
Nelson, desde su lecho de muerte, en las entrañas del "Victory" seguía con avidez el combate. La bala de mosquete disparada desde el "Redoutable" le había penetrado quebrándole la columna vertebral y agonizante, pero lúcido, recibió la noticia de la victoria y aniquilamiento de la flota Aliada; su plan había funcionado. 20 buques aliados fueron apresados gracias a la audacia del Almirante; al efecto paralizante de sus tácticas que lograron al fin evitar la huida del francés con sus flotas más o menos

intactas. Nelson, como en otras batallas, fue la luz que inspiró a la entrega de sus subordinados. Inglaterra después de esta victoria, en la que no perdió un solo buque, continuó dominando los mares y puso fin a la amenaza de la invasión; sin embargo, a pesar del desprestigio que cayó sobre Villeneuve, cabe considerar que pudo haber tenido razón al no querer exponer su flota que en el peor de los casos mantenía preocupada y vigilante a la flota inglesa.

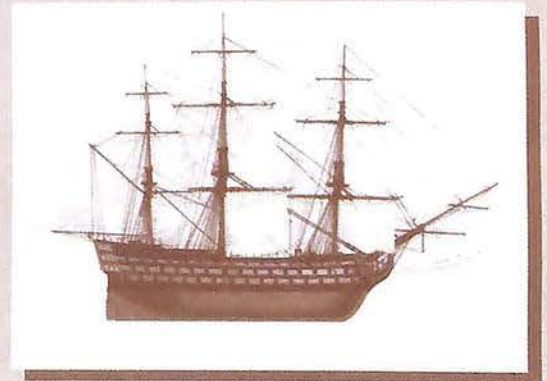
Cabe aquí rendir un homenaje a todos aquellos honorables, valientes y temerarios marinos, de todas las nacionalidades que con coraje, pundonor, sangre y sacrificio honraron la bandera que defendían y quizá en especial al genio de Nelson, por quien aún muchos guardamos luto.



## Navío de 74 Cañones (1805)



- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| 1. bauprés                      | 13. Sobremesana                           |
| 2. Palo trinquete               | 14. Juanete de sobremesana<br>o periquito |
| 3. Palo mayor                   | 15. 1a. Batería                           |
| 4. Palo mesana                  | 16. 2a. Batería                           |
| 5. Foques y trinquetilla        | 17. Toldilla                              |
| 6. Vela de trinqueta            | 18. Alcázar                               |
| 7. Velacho o gavia de trinquete | 19. Castillo                              |
| 8. Juanete de proa              | 20. Conbés                                |
| 9. Vela mayor                   |   |
| 10. Vela de gavia               |   |
| 11. Juanete mayor               |   |
| 12. Vela cangreja               |   |



*El Victory, buque insignia británico, tres puentes, cien cañones y, probablemente unas diez carronadas.*

## TRES PROEZAS VICTORIOSAS

### Triunfos de Nelson antes del éxito en Trafalgar

#### CABO DE SAN VICENTE

14 de febrero de 1797

Una flota española de 27 navíos fue interceptada cerca del cabo de San Vicente, una mañana brumosa, por 15 barcos británicos al mando del almirante **John Jervis**. Cuando éste comprobó que los hispanos lo doblaban en número era demasiado tarde para recluir. Entonces ordenó formar en línea y sobrepasar por el medio a los rivales. El conjunto peninsular más grande quiso escabullirse. Jervis mandó virar y atacarlo antes de que huyera hacia Cádiz.

Nelson, viendo que sería imposible completar el giro, desobedeció la orden. Se encontraba cerca de los españoles. Rompió la formación y cortó el camino de la escuadra. Jervis decidió seguir la táctica iniciada por su comodoro.

A todo esto, Nelson, a bordo del *Captain*, era cañoneado por seis navíos adversarios. Destrozada su nave, optó por abordar la enemiga más próxima, el *San José*. Entretanto, un costado del *San Nicolás*, que luchaba enganchado contra el *Excellent*, tocó al *San José*.

#### El desenlace

En un acto temerario, Nelson ordenó a sus hombres usar el primer barco, el *San José*, como un puente para saltar al segundo, el *San Nicolás*. Así se hizo, ante el estupor de todos los contendientes, y el comodoro capturó dos navíos con la tripulación de uno solo y desbaratado. El resto de la flota hispana pudo escapar. Nelson se convirtió en el ídolo de la **Royal Navy** y en un héroe nacional.

#### BAHIA DE ABUKIR

1 de agosto de 1798

La batalla del Nilo fue el final de una persecución por el Mediterráneo. Nelson buscaba desde junio, con 14 navíos, una flota francesa que había partido de Tolón. La localizó al atardecer de 1 de agosto en la desembocadura del Nilo, cerca de Alejandría, en la bahía de Abukir. Protegido por ésta y por la noche en ciernes, el almirante francés **Brueys** supuso que los ingleses atacarían a la jornada siguiente. Se equivocó. Los capitanes de Nelson se escindieron en dos contingentes. Uno debía adentrarse entre los franceses por aguas poco profundas y la otra división, rodearlos y cañonearlos.

Los barcos de Brueys fueron cayendo uno a uno, acosados por varios británicos a la vez, pues éstos iban trepando por la formación en línea rival.

#### El desenlace

El 2 de agosto, 11 barcos napoleónicos de 13 habían sido hundidos o apresados. La campaña del Egipto proyectada por el **Gran Corso** se había malogrado por la audacia de Nelson.

#### COPENHAGUE

2 de abril de 1801

Al mando de la Armada británica estaba **sir Hyde Parker**, que dudaba si iniciar una ofensiva. Su cautela, excesiva para Nelson, su segundo, permitió atrincherarse a los daneses, que formaron sus naves en una línea defensiva paralela al lado oeste de la bahía de **Copenhague**. Rotas las negociaciones entre ingleses y escandinavos, los primeros decidieron hacer una demostración de fuerza. Atacaron. Nelson dirigió el avance, para el que tuvo que sortear difíciles escollos. A las tres horas del combate, éste parecía inclinarse por los defensores; un trío de barcos británicos se encontraba varado en los bancos de arena, y los daneses no claudicaban. Parker dio la orden de retirada. Nelson la ignoró y continuó dando batalla. Esta vez no hubo tácticas creativas. Simplemente se dedicó a vaciar su artillería contra las embarcaciones enemigas de la bahía y contra los edificios cercanos.

#### El desenlace

La batalla era un pulso para ver quién aguantaba más bajo un fuego enconado. Fue Nelson. Una hora después ofrecía capitular a los daneses, que aceptaron resignados ante la imposibilidad de arrear al impasible inglés.



## LOS COMANDANTES ALIADOS

Villeneuve y Gravina eran marinos experimentados. Sin embargo, la muerte de éste fue una pérdida irreparable para España, mientras que la del francés supuso un alivio para los intereses de Napoleón.

### FRANCIA

**Pierre-Charles de Villeneuve**

Buen capitán, pésimo comandante

El almirante de la flota aliada derrotada en Trafalgar fue la pesadilla de Napoleón, de la oficialidad hispana y de sus propios hombres. Nacido en **Valensoles**, Francia, en 1763, se inició pronto en la Armada. Con 15 años ingresó en ella con categoría de guardiamarina. Nombrado capitán de navío en 1793 y contralmirante tres años más tarde, acompañó a Napoleón a Egipto, donde actuó con sagacidad en la batalla de **Abukir**.

En 1804 le fue encargada, con el grado de vicealmirante, la dirección de la escuadra hispano-francesa que debía desviar a la flota inglesa hacia el Caribe. Fracasada esta jugada, volvió a defraudar a Napoleón al desaprovechar la oportunidad de aplastar la escuadra británica en cabo **Finisterre**.

Luego, en vez de poner rumbo a Brest como eran sus órdenes, enfiló a Cádiz. Allí, contra la opinión de los jefes españoles, apresuró el enfrentamiento con Nelson para evitar ser sustituido por el almirante **Rossilly-Mesers**, enviado por un Napoleón furioso. Tras el desastre de Trafalgar fue hecho prisionero y trasladado a Londres. Se lo liberó al cabo de pocos meses, pero murió en **Rennes** cuando regresaba a París en 1806 para ser juzgado en consejo de guerra. Se dice que fue un suicidio, pero hay quien sospecha que fue ejecutado en secreto a instancias del emperador francés.



*Pierre-Charles de Villeneuve.*



*Federico Carlos Gravina y Nápoli.*

### ESPAÑA

**Federico Carlos Gravina y Nápoli**

El cortesano de la mar

Siciliano oriundo de **Palermo** e hijo de un grande de España, vino al mundo en 1756. Su bautismo de fuego en la Armada tuvo lugar en América del Sur, donde luchó contra los portugueses en la conquista de la isla de Santa Catalina y la ciudad de Sacramento. Regresó a España en 1777. Participó en distintas operaciones en Gibraltar, Menorca y Argel y encabezó misiones en el Caribe y Africa.

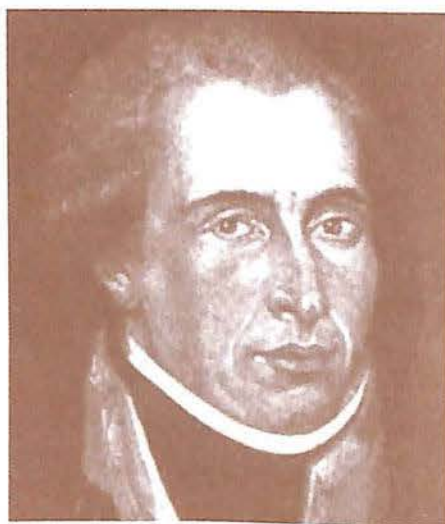
Sus inmejorables relaciones con los reyes y su talento marino y guerrero no tardaron en impulsar su carrera. Intervino en la guerra de la Convención contra Francia (1793-95). Después fue nombrado teniente general y, como segundo comandante, actuó en Cádiz antes de desplazarse a Brest, puerto del que volvió en 1802. Demostró su capacidad diplomática como embajador en Francia en 1804 hasta que estalló la guerra contra Inglaterra. Entonces asumió la jefatura de la escuadra de Cádiz. Fue en 1805. Lideró las fuerzas españolas incorporadas a las francesas de Villeneuve. Al frente del navío *Príncipe de Asturias* bregó con valentía en Trafalgar, aunque no supo imponerse a Villeneuve cuando éste planteó la táctica que llevó al desastre a los aliados. Herido en el brazo izquierdo durante el enfrentamiento, falleció en Cádiz al año siguiente.

## TRES HEROES



**COSME DAMIAN CHURRUCA**  
(1761-1805).

El propio Napoleón declaró su admiración por este marino guipuzcoano, que murió a bordo del *San Juan Nepomuceno* luchando en Trafalgar. Fue una pérdida lamentable no sólo por su arrojo, sino también por su valía científica. Era autor de atlas y memorias de exploraciones estudiados en toda Europa.



**DIONISIO DE ALCALÁ GALIANO**  
(1760-1805).

Otro Sabio de valentía probada. Coautor del Atlas marino de España, islas Azores y adyacentes, reconoció con Churruca el estrecho de Magallanes y dio la vuelta al mundo con Malaspina. Se sumó, con el *Bahama*, a la flota aliada en Trafalgar. Allí, nombrado brigadier, dio muestras de su coraje junto a la tripulación. Murió luchando.



**CAYETANO VALDÉS**  
(1767-1835).

Sevillano, fue expedicionario con Malaspina y Alcalá Galiano. Quedó malherido en Trafalgar y participó después en la guerra de independencia contra los franceses. El retorno de Fernando VII truncó su trayectoria. Era liberal. Fue encarcelado. Tras múltiples peripecias, Isabel II le ascendió a capitán general.



## EL MEJOR COMPAÑERO

**Cuthbert Collingwood, amigo de Nelson y militar audaz.**

El destino deparó a Nelson un segundo a su altura en la persona de Cuthbert Collingwood. Este comandó desde el *Royal Sovereign* la segunda columna que atacó la escuadra francesa-española en Trafalgar.

**MARINO INNATO.** Collingwood nació en Newcastle en 1748 y se incorporó a la Marina con 12 años de edad. Destinado al Nuevo Mundo, intervino en diversas operaciones. En 1776 trabó amistad con Nelson. Apartado de la Royal Navy varios años, regresó a la acción para oponerse al expansionismo de Napoleón. Combatió en episodios notables como el del cabo de San Vicente, a bordo del *Excellent*, además de encabezar el bloqueo de Brest.

**EN COLABORACION.** En mayo de 1805 se le confió una división de refuerzo subalterna de Nelson. Con ella controló el tráfico marítimo de Cádiz hasta la llegada de su almirante y la maniobra conjunta en Trafalgar.

**ULTIMA MISION.** Tras la desaparición de su amigo y superior, a quien poco después elogió en el diario *The Times*, se responsabilizó de la flota inglesa del Mediterráneo. Ocupó esta jefatura hasta su muerte en 1810.



*Emma Hamilton, la bella amante de Nelson, piedra de escándalo de la buena sociedad inglesa.*



*Vicealmirante Collingwood*

## RELACIÓN DE MUERTOS Y HERIDOS A BORDO DE LOS NAVÍOS ESPAÑOLES DURANTE EL COMBATE DE TRAFALGAR, A FECHA 1-XI-1805

(NO INCLUYE LOS MUERTOS DE SUS HERIDAS EN LOS DÍAS Y MESES POSTERIORES A LA BATALLA).



### **Príncipe de Asturias**

Desarbolado. Entró a Cádiz. Almirante Gravina, herido (muerto más tarde). Mayor general Escaño, herido. Tres oficiales muertos. Tripulación: 52 muertos y 110 heridos.

### **Argonauta**

Apresado y hundido. Su comandante, don Antonio Pareja, herido. Tripulación: 100 muertos y 203 heridos.

### **Neptuno**

Desarbolado, apresado, represado y perdido en la costa. Su comandante, don Antonio Valdés, y el segundo comandante, don Joaquín Somoza, heridos. Un oficial muerto. Tripulación: 42 muertos y 47 heridos.

### **Monarca**

Desarbolado, apresado, varado en la costa e incendiado por el enemigo. Su comandante, don Teodoro de Argumosa, herido. Un oficial muerto. Tripulación: 100 muertos y 150 heridos.

### **San Agustín**

Desarbolado, apresado y hundido por daños del combate. Su comandante, don Felipe Cajigal, herido. Cuatro oficiales muertos. Tripulación: 180 muertos y 200 heridos.

### **San Ildefonso**

Completamente desmantelado, apresado. Su comandante, don José de Vargas, herido. Cuatro oficiales muertos. Tripulación: 34 muertos y 136 heridos.

### **San Francisco de Asís**

Varado en la costa. Su comandante, don Luis Flórez, sin novedad. Tripulación: 5 muertos y 12 heridos.

### **Santísima Trinidad**

Desarbolado, apresado y hundido. El general Cisneros y el comandante don Francisco de Uriarte, heridos.

Seis oficiales muertos.

Tripulación: 205 muertos y 108 heridos.

### **Rayo**

Encalló después del combate, sin apenas participar en él, y fue incendiado por el enemigo. Su comandante, don Enrique MacDonnell, sin novedad. Tripulación: 4 muertos y 14 heridos.

### **Bahama**

Completamente desmantelado, apresado y hundido. Su comandante, don Dionisio Alcalá Galiano, muerto. Tres oficiales muertos. Tripulación: 75 muertos y 67 heridos.

### **San Justo**

Entró a Cádiz sin apenas participar en el combate. Su comandante, don Miguel Gastón, sin novedad. Tripulación: 7 heridos.

### **San Leandro**

Desarbolado. Entró a Cádiz. Su comandante, don Juan Quevedo, sin novedad. Tripulación: 8 muertos y 22 heridos.

### **Montañés**

Desarbolado. Entró a Cádiz. Su comandante, don Francisco de Alcedo, y su segundo comandante, don Antonio Castaños, muertos. Un oficial muerto. Tripulación: 17 muertos y 29 heridos.

### **Santa Ana**

Apresado y represado. Entró a Cádiz completamente desmantelado. Su comandante, don José Gardoqui, y el segundo comandante de la escuadra, don Ignacio María de Álava, heridos. Cinco oficiales muertos. Tripulación: 99 muertos y 141 heridos.

### **San Juan Nepomuceno**

Desarbolado y apresado. Su comandante, don Cosme Churruca, y su segundo comandante, don Francisco de Moyna, muertos. Un oficial muerto. Tripulación: 100 muertos y 150 heridos.

Fuente: Cabo Trafalgar. Autor Arturo Pérez-Reverte.- Editorial Alfaguara.- Primera edición en México enero de 2005

## Relación de navíos aliados participantes en la batalla de Trafalgar, su armamento en ese combate, sus comandantes u oficiales superiores a bordo y su estado final.

- Plutón* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Cosmao. Volvió a Cádiz.
- Monarca* (español), 74 cañones. Capitán de navío Argumosa. Perdido en la costa.
- Fougueux* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Bauodouin (muerto), Apresado y perdido en la costa.
- Santa Ana* (español) 120 cañones. Teniente general Alava y Capitán de navío Gardoqui, heridos. Volvió a Cádiz.
- Indomptable* (francés), 80 cañones. Capitán de navío Hubert (ahogado con toda la tripulación). Perdido en la costa.
- San Justo* (español), 76 cañones. Capitán de navío Gastón. Volvió a Cádiz.
- Intrepide* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Infernet. Apresado y hundido.
- Redoutable* (francés) 74 cañones. Capitán de navío Lucas. Apresado y hundido. (este navío libró el más duro combate de Trafalgar: 487 muertos y 81 heridos a bordo. Uno de sus tiradores mató al almirante inglés Nelson.)
- San Leandro* (español), 74 cañones. Capitán de navío Quevedo. Volvió a Cádiz.
- Neptune* (francés), 80 cañones. Capitán de navío Maïstral. Volvió a Cádiz.
- Santísima Trinidad* (español), 136 cañones. Jefe de escuadra Cisneros (herido). Apresado y hundido.
- Héros* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Poulain (muerto) Volvió a Cádiz.
- San Agustín* (español), 80 cañones. Brigadier Cajigal (herido). Apresado y hundido.
- Mont-Blanc* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Lavillesgris. Huido con Dumanoir.
- San Francisco de Asís* (español), 74 cañones. Capitán de navío Flórez. Perdido en la costa.
- Duguay-Trouin* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Touffet. Huido con Dumanoir.
- Formidable* (francés), 80 cañones. Contralmirante Dumanoir. Huido.
- Rayo* (español), 100 cañones. Brigadier MacDonnell. Volvió a Cádiz. Perdido más tarde.
- Scipion* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Berenguer. Huido con Dumanoir.
- Neptuno* (español), 80 cañones. Brigadier Valdés (herido). Apresado y hundido.
- San Juan Nepomuceno* (español), 74 cañones. Brigadier Churruca (muerto). Apresado.
- Berwick* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Camas (muerto). Apresado y perdido en la costa.
- Príncipe de Asturias* (español), 118 cañones. Comandante general Gravina (muerto de sus heridas). Volvió a Cádiz.
- Achille* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Deniéport (muerto). Hundido al estallar la santabárbara.
- San Ildefonso* (español), 74 cañones. Brigadier Vargas (herido). Apresado.
- Argonaute* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Epron. Volvió a Cádiz.



*Swift-Sure* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Villemandrin. Apresado.

*Argonauta* (español), 92 cañones. Capitán de navío Pareja (herido). Apresado y hundido.

*Algésiras* (francés), 80 cañones. Contralmirante Magon (muerto). Apresado y represado. Volvió a Cádiz.

*Montañés* (español), 80 cañones. Capitán de navío Alcedo (muerto). Volvió a Cádiz.

*Aigle* (francés), 74 cañones. Capitán de navío Courrége (muerto). Apresado y hundido.

*Bahama* (español), 74 cañones. Brigadier Alcalá Galiano (muerto). Apresado.

*Bucentaure* (francés) 80 cañones. Almirante Villeneuve (capturado y después liberado por los ingleses, se suicidó en Rennes cuando iba a ser sometido a consejo de guerra). Apresado y perdido en la costa.

(Los cuatro navíos huidos del combate con el almirante Dumanoir fueron capturados por los ingleses doce días más tarde, a la altura de Ortegal, cuando intentaban ganar la costa de Francia.)

Fuente: Cabo Trafalgar.- Arturo Pérez-Reverte.- Editorial Alfaguara.- Cuarta edición: octubre de 2004.- Primera edición en México: enero de 2005.

## PARA SABER MÁS



### Ensayo

Guimerá, Agustín; Ramos, Alberto; y Butrón, Gonzalo (coords.). *Trafalgar y el mundo atlántico*. Madrid: Marcial Pons, 2004. Especialistas ingleses, franceses y españoles tratan diversos aspectos sobre la batalla de Trafalgar, su contexto político y el eco del combate en la literatura.

Martínez Shaw Carlos, Oliva Melgar José María. *El sistema atlántico español (siglos XVII - XIX)*. Madrid. Marcial Pons. 2005. No guarda una relación directa con Trafalgar, pero aporta una visión sobre los problemas económicos relacionados con el Atlántico.

### Biografía

Hayward, Joel. *For God and Glory: Lord Nelson and His way of war*. Annapolis, Maryland (EE UU): Naval Institute Press, 2003. En inglés. Estudia en profundidad la capacidad de mando de Nelson, así como las tácticas que le convirtieron en un modelo para el estudio naval.

Pocok, Tom. *Horatio Nelson*. Londres: Pimlico, 1994. En inglés. Erudición asequible en esta vida del almirante británico, que atiende tanto a su trayectoria personal como a su carrera profesional.

### Literatura

Pérez-Galdós, Benito. *Trafalgar*. Madrid; Alianza, 2001. El primero de los Episodios nacionales recrea con emoción e imaginación la batalla que entregó el poder de los mares a Inglaterra.

Pérez-Reverte Arturo. *Cabo Trafalgar*. Madrid; Alfaguara, 2004. Muy documentada, supone una aproximación vigorosa e instructiva al colosal enfrentamiento marítimo de 1805 en aguas de Cádiz.

O'Donnell y Duque de Estrada Hugo. *La Campaña de Trafalgar*.- La Esfera Libros, 2005.- Madrid. Se centra en las operaciones estratégicas y diplomáticas de los años 1804 y 1805.

Cayuela José; Pozuelo Angel.

*Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Barcelona, Ariel, 2004. Es un estudio profundo y exhaustivo de la batalla, sus orígenes y prolegómenos. Aborda a profundidad los antecedentes bélicos y políticos.

San Juan Victor. *Trafalgar. Tres armadas en combate*. Madrid, Silex, 2005. Es un libro de divulgación escrito con gusto, sabor marinero y pasión no disimulada.

González Marcelino. *Navío Santísima Trinidad. Un coloso de su tiempo*. Madrid. La Espada y la Pluma. 2004. Es una biografía -si se puede llamar así- del navío más famoso de Trafalgar, por su tamaño, su número de cañones y la ambición de los británicos por capturarlo.

Galiano, Pelayo Alcalá.- *El Combate de Trafalgar*. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval. 2004. Es un clásico de 1909 ahora reeditado que nos ofrece una visión a la intensa y documentada del combate, centrándose además en las dificultades logísticas de la Armada.

Rodríguez González Agustín Ramón. *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español en el siglo XVIII*. Madrid. Actas, 2005. Revisión profunda y original de la historia naval española y de los prolegómenos de la batalla de Trafalgar.

González-Aller José Ignacio. *La Campaña de Trafalgar (1804-1805) Corpus Documental*. Madrid. Ministerio de Defensa-Armada Española, 2004. Reúne la documentación conservada de la batalla, los documentos transcritos y ordenados que describen los avatares, los problemas y las angustias, los planes y los relatos, para crear la obra de referencia imprescindible sobre la batalla de Trafalgar. Se completa con las hojas de servicio de los almirantes y comandantes españoles, y los historiales de los buques que allí participaron.

### INTERNET

Admiral Nelson and his Navy [www.aboutnelson.co.uk](http://www.aboutnelson.co.uk)  
En inglés, Contiene numerosos capítulos referidos al personaje como hombre y como marino.

### BIBLIOGRAFIA DEL DOSSIER DE TRAFALGAR

**HORACIO NELSON**. Un estudio personal del almirante.- Renalt Capes.- Versión española de María Martínez.- Biografías Gadesa.- Editorial Grijalbo SA.- México.- Segunda edición.- 1958.- Título de la obra en inglés: Poseidon: A personal Study of Admiral Lord Nelson.

**CABO TRAFALGAR**.- Pérez-Reverte, Arturo.- Alfaguara.- Santillana Ediciones Generales, SA de CV.- México.- primera edición en México: enero de 2005.

**TRAFALGAR**.- Pérez-Galdós, Benito.- Madrid. Alianza.- 2001. Reimpresión.

**TRAFALGAR**.- Orozco Peralta, Gustavo A. Almirante.- Revista de la Secretaría de Marina-Armada de México.- Año 25.- Epoca X.- No. 171.- Septiembre-octubre de 2005.

**Revista HISTORIA Y VIDA**.- No. 442.- Mundo Revista, S.L.- Barcelona, España.- 2005.

**Revista NATIONAL GEOGRAPHIC** en español.- octubre de 2005.

**Revista de Historia CLÍO**.- Año 4 Número 48. Octubre de 2005.

**Revista La Aventura de la Historia**.- Año 7.- No. 84

**Historia de la marina de guerra**.- Carranza Castillo Miguel C.- HENM.- México.- 1984.