

# TRAFALGAR

RICARDO A. R. HERMELO

*Mi especial agradecimiento al Dr. Carlos Court Lucero por la valiosa información que desde Lanzarote, Islas Canarias, envió. (1)*

## El bicentenario de la mayor batalla naval del siglo XIX

ha dado lugar a numerosas actividades conmemorativas principalmente en Europa, con la concurrencia y el aporte de quienes en su momento fueron contendientes y actores, Inglaterra y la coalición de España y Francia, durante el período de las guerras napoleónicas. El hecho bélico en sí tiene una increíble riqueza en cuanto a las enseñanzas relacionadas con el poder naval en todos sus aspectos, tanto estratégicos como tácticos, y ha proporcionado claras doctrinas y conclusiones del modo en que este poder determina los acontecimientos históricos de los países que se sirvieron de él, para lograr sus objetivos nacionales y ocupar un lugar en el orden mundial. Trafalgar (2), cuando se la analiza con legitimidad, consolida un caudal de conocimientos que habilita en definitiva las condiciones necesarias para exteriorizar que se dispone de poder naval, uno de los principales pilares de una nación marítima que se precie de tal condición.

La marina británica (RN) (3) no se improvisó para encontrarse en condiciones de enfrentar a Francia y España en Trafalgar. Según el historiador Rodger Norton (4), en la primera parte del período 1649-1815, si bien la RN era importante, su rendimiento era insuficiente y fracasaba en la mayoría de las guerras navales con Francia, España y Holanda. Las tripulaciones estaban integradas por hombres con intolerables conflictos disciplinarios e insuficiente aptitud marinera; los barcos británicos era inferiores a los de otros países y su artillería, deficiente.

Los holandeses eran virtualmente los mejores marinos y Francia destinaba importantes sumas de fondos para su flota. España y Portugal debían su expansión territorial a sus poderosas Armadas, y Suecia a partir de siglo XVII reconoció la necesidad de afianzar el poder marítimo en el Báltico; el rey Gustavo II Adolfo de Suecia decía: "Después de Dios, la prosperidad de una nación depende de su Armada" (5). Por el contrario, los barcos británicos eran en su mayoría mercantes transformados para la guerra, y sus comandantes no eran aptos, además de que sus tripulaciones estaban mal preparadas y alimentadas, y por falta de agua en navegación eran afectos a la bebida.

Esta deplorable situación experimenta un cambio notable con la designación de Samuel Pepys (1660) como Secretario Naval (6); con gran capacidad y empeño introduce trascendentales progresos en la construcción naval en astilleros, en la administración de los fondos para la logística naval y en las tripulaciones y planas mayores fortaleciendo su capacidad y conducción (7), providencias que acrecentaron la preparación marinera, la cual se vio fortalecida además por mejor paga al personal embarcado.

Es Capitán de Navío (R)  
y Capitán de Ultramar.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 813

Enero/abril de 2006

Recibido: 14.2.2006

(1)  
*Teniente de Navío (RE) médico de la Armada Argentina, médico de la Estación Científica Corbeta Uruguay, Antártida Argentina, 1982.*

(2)  
*Cabo Trafalgar, en proximidad del puerto de Cádiz, costa española.*

(3)  
*Royal Navy.*

(4)  
*Rodger Norton, The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, Volume II, 1649-1815. ISBN: 0393060500.*

(5)  
*Anders Franzén, El Vasa, navío de guerra, Norstedts Bonniers, Estocolmo, 1966.*

(6)  
*Senior Secretary of the Navy Board.*

(7)  
*Los Oficiales provenientes de familias bien constituidas se iniciaban como grumetes a los 10/12 años y rendían exámenes para ascender y alcanzar el Comando, pero debían destacarse y participaban en acciones navales que les daban experiencia y aptitud. Nelson se inició a los 12 años.*



Arriba, despliegue de ambas flotas. Derecha, grabado de Flota Británica y Escuadra Combinada.

(8)  
El diario se estudia en el Magdalene College-Cambridge.

(9)  
Gran Bretaña, 2.600 piezas de artillería; Francia, 1.650, y España, 1.500 cañones y morteros. Las cifras reales serían algo superiores, pues los capitanes trataban de reforzar la artillería y embarcaban alguna pieza más.

(10)  
La relación de salvas de cada bando era favorable en 1 a 3 a los británicos por la mejor preparación de sus artilleros.

(11)  
Antonio Artieza Peñabrocha, historiador español. "Una paliza". Rev. Historia, Año 7, N° 84, 2005.

(12)  
José Gregorio Cayuela Fernández, profesor de Historia Contemporánea -Universidad de Castilla La Mancha- autor de "Trafalgar, hombres y naves entre dos épocas".

(13)  
Brest: 21 barcos de línea al mando de Ganteume, y Rochefort: 2 barcos de línea, Magon y Alemand.



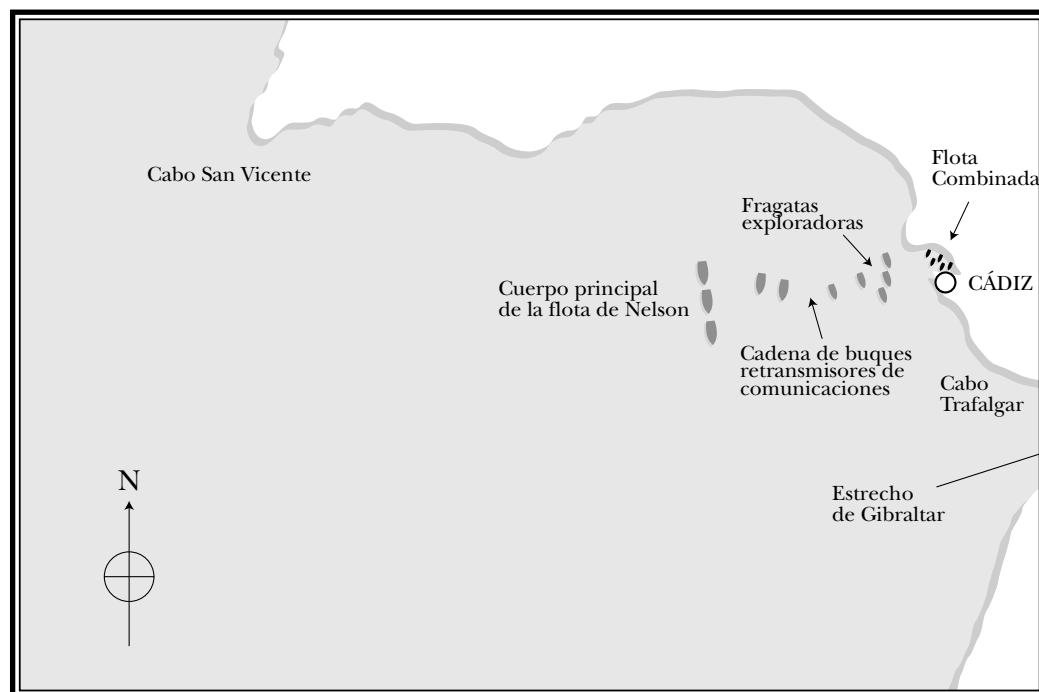
Pepys fue el principal artífice en consolidar el poder naval de Inglaterra con la finalidad de asegurar y garantizar el comercio marítimo en todo el mundo. La batalla de Trafalgar en 1805 impone y asegura el dominio inglés durante casi 200 años. Este funcionario, que no era marino, preparó y alentó a un grupo de personas que lo acompañaron en su gestión y que después continuaron conduciendo los asuntos navales. Es considerado como un eficaz dirigente y cabe ponderar que durante largos años redactó un diario de su gestión (8) y de los acontecimientos de la época con sorprendente fidelidad. El diario no consiste en una simple descripción o narración, sino que tiene la peculiaridad de dar vida a los personajes; entre otros momentos, relata la plaga de 1665 y el incendio de la ciudad de Londres poco después.

Es necesario de antemano describir la situación y el motivo de la batalla de Trafalgar. Francia se encontraba en guerra con Inglaterra desde 1793, y luego de una breve tregua, en 1802 se reanudaron las hostilidades. Fue entonces cuando Napoleón decidió la invasión de la isla y concentró más de 90.000 hombres en los alrededores de Boulogne sur Mer para cruzar el Canal de La Mancha. Para la neutralización de la Armada británica integró una Flota Combinada, al mando del Almirante Pierre Charles Jean Baptiste Silvestre Villeneuve, constituida por 15 navíos españoles y 18 franceses. La Armada española estaba bajo el

mando del Almirante Federico Gravina, de valiosa capacidad como marino y que no siempre compartía las decisiones del almirante francés. Días antes de Trafalgar los españoles aconsejaron demorar la salida de Cádiz por la proximidad de mal tiempo, y fueron desoídos. Los hechos demostraron que el temporal agravó el desastre.

La flota inglesa al mando de Horatio Nelson contaba con 27 navíos de línea, y el segundo era el Vicealmirante Cuthbert Collingwood, a bordo del Belleisle, quien asumió el Comando cuando fallece Nelson. Aunque la Flota Combinada totalizaba 33 buques contra 27 de los británicos y era superior en número de hombres y cañones (9), en realidad Nelson estaba en superioridad, pues disponía de buques más grandes y su artillería era más eficaz; entre otros aspectos, el volumen de fuego era superior y disparaba con mayor ritmo (10). Además, varios navíos españoles se encontraban en malas condiciones: el *Santa Ana*, el *Rayo* y el *San Justo* tenían grandes averías, y otros, por falta de tiempo y pertrechos, no habían podido reparar convenientemente los daños sufridos en el combate previo de Finisterre (11).

El concepto de la operación de la alianza era el de atraer a los británicos a las Antillas, regresar rápidamente, penetrar en el Paso de Calais y respaldar la invasión de Inglaterra junto a las escuadras de Brest y Rochefort (12). Pero cada campaña marítima en nada se asemeja a otra. Los buques de Rochefort y Brest (13) nunca se unieron a los de Villeneuve y Gravina, y al regreso de las Antillas trabaron un combate poco determinante con los



Mapa general de la zona de Cádiz antes de la batalla.

británicos en Finisterre. Finalmente Villeneuve dispuso dirigirse a Cádiz, donde se arriba el 20 de agosto de 1805 a la espera de una mejor ocasión para neutralizar a los británicos en el mar, hasta que el 19 de octubre de 1805 zarpa, después de numerosas opiniones opuestas de comandantes españoles y franceses, y el 21 se encuentra con la flota británica, que lo estaba aguardando, y se libra la batalla naval de Trafalgar. Los españoles estaban en la postura de que no era apropiado trabar combate, y hasta último momento argumentaron fundadamente la proximidad de un temporal que se produjo el día de la batalla de Trafalgar y causó serios daños a todos los participantes. En realidad, los españoles consideraban que había que invernar en Cádiz, preparar la escuadra y luego enfrentar a Nelson, pero a su vez Villeneuve fue apremiado por Napoleón para definir el poder naval a su favor e invadir Gran Bretaña, donde los ingleses, alarmados habían adoptado numerosas medidas para impedir la invasión <sup>(14)</sup>.

Los prolegómenos de la famosa batalla enfrentan a una Escuadra Combinada mal dispuesta y con reparos en cuanto al resultado, principalmente por sus tripulaciones mal conformadas y adiestradas, incluso con personal de leva, y por el otro bando una escuadra británica con gran espíritu de lucha, anímicamente dispuesta a defender a su país y, por sobre todo, con un Comandante Nelson apreciado y respetado por sus subordinados, sin distinción de rangos. Ésta fue la realidad de la gran batalla naval que alteró y engendró un cambio histórico, acontecimiento que precedió a la caída de Napoleón y al fin de un Imperio. Se trató del prolegómeno de la gran batalla terrestre de Waterloo. Muchos historiadores aseveran que Trafalgar no influyó en la caída de Napoleón, pero se debe reconocer que si Villeneuve hubiese triunfado, el curso de la historia habría sido diferente.

El 21 de octubre por la mañana, la Flota Combinada, que en la víspera había zarpado de Cádiz, adopta la formación de línea de fila de gran longitud y algo desordenada con arrumbamiento general sur; a la vanguardia, Gravina, y a retaguardia, Dumanoir Le Pelley. Villeneuve en el centro, y al avistar a los británicos adopta una apresurada decisión y ordena invertir el rumbo cayendo por babor, maniobra desafortunada que perjudica la formación y la desordena aún más <sup>(15)</sup>, quedando algunos barcos sotaventados entre sí y dejando espacios entre ellos. Esta maniobra desafortunada fue el tremendo error de Villeneuve <sup>(16)</sup>, al debilitar la capacidad de combate del conjunto, y es el principio del desastre naval aliado. El error de Villeneuve facilita a Nelson la aproximación con menor riesgo, al no es-

(14)  
Se construyeron febrilmente defensas costeras, algunas de las cuales aún sobreviven. Incluso se previó otra sede de gobierno, por la eventualidad de que Londres cayera en manos del enemigo. Los ciudadanos practicaban instrucción militar, temerosos pero resueltos por la inminente invasión.

(15)  
Los navíos de la época eran muy lentos para una inversión de rumbo y algunos dudaron en caer.

(16)  
Villeneuve se suicidó; fue juzgado por Consejo de Guerra. También se afirma que fue asesinado con 5 cuchilladas. Napoleón decía que era valeroso, pero de escasa capacidad.



El *Neptune* remolca al *Victory* después de la batalla.

(17)  
A esta táctica Nelson la llamaba "El Toque de Nelson".

(18)  
Las viradas en ese entonces para estos navíos eran difíciles y lentas por la obra muerta y el velamen.

(19)  
*Dumanoir* fue sometido a Consejo de Guerra y absuelto.

tar sometido a la artillería en la fase de aproximación al centro de la línea enemiga. No existía en los aliados planes de combate, y sumió en la confusión a los comandantes de los navíos aliados.

Al amanecer del día 21, ambas flotas estaban cerca de Cabo Trafalgar, distantes entre sí 4 a 5 millas. Nelson se aproximó por el oeste en dos columnas dirigidas al centro de la formación de la Flota Combinada, favorecido por el viento de popa, y su plan fue el de cortar y aniquilar en combates individuales, provocando el combate de melé, dando entera libertad de acción a sus comandantes (17). Nelson encabezaba su línea en el *Victory*, y Collingwood al sur, en el *Royal Sovereign*.

ción a sus comandantes (17). Nelson encabezaba su línea en el *Victory*, y Collingwood al sur, en el *Royal Sovereign*.

Las columnas británicas no eran perfectas y pronto los buques empujados por el viento de popa se arracimaron, impacientes por entrar en combate sin adelantarse a sus mataderos de proa, manteniendo el orden establecido.

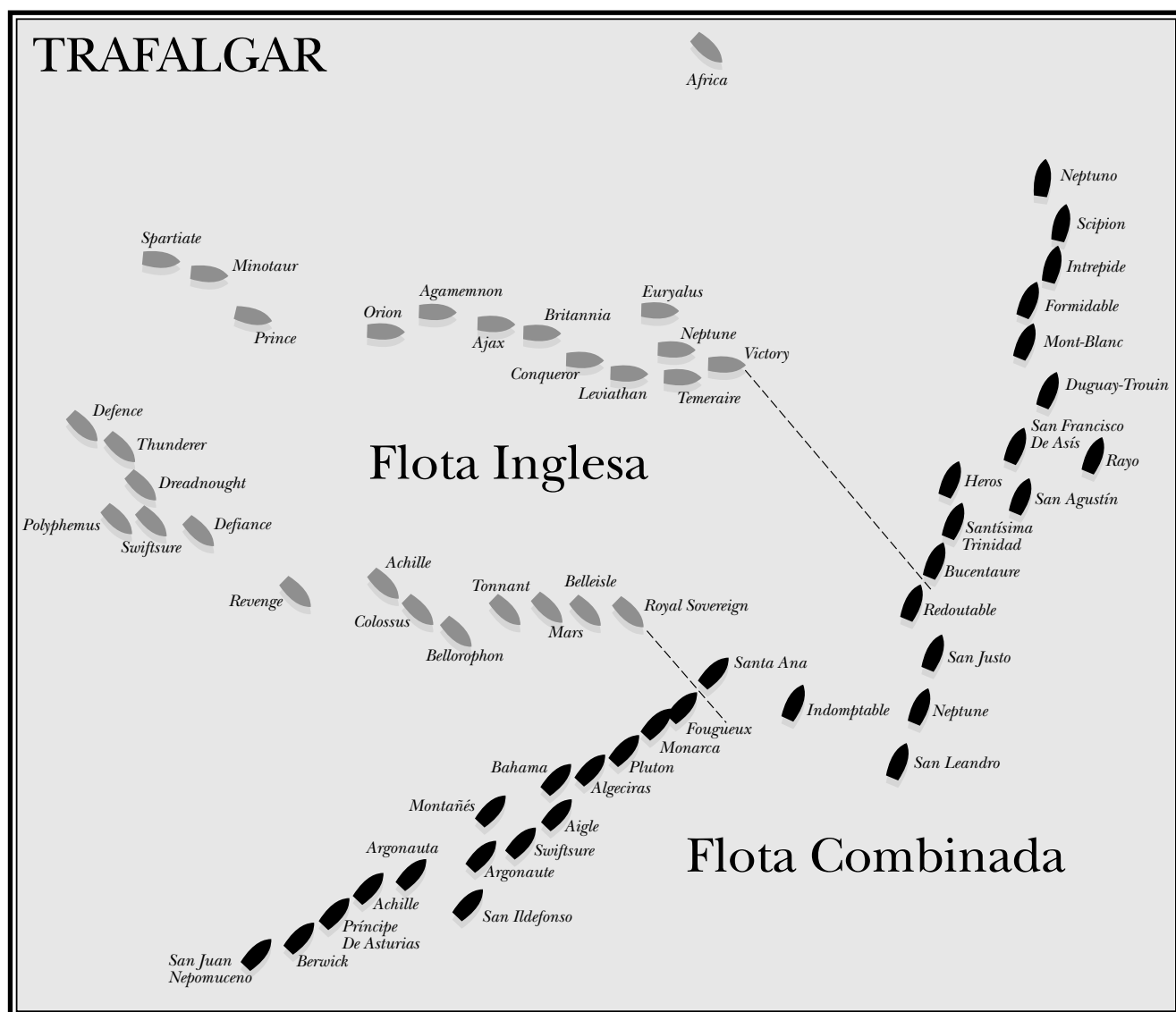
A las 1030 horas, todavía algunos buques estaban completando la virada a babor en la Flota Combinada. Mientras unos se adelantaban, otros trataban de recuperar su puesto. Esto obligaba a unos barcos a quedarse en facha sin gobierno y el personal maniobrando con las velas, y no podían iniciar el fuego sobre los británicos, que resultaron beneficiados (18). También imposibilitaba a tomar una contramedida contra la táctica de Nelson. Gravina pidió a Villeneuve actuar independientemente con su Escuadra, pero éste se lo impidió.

A las 1145 se ordenó "abrir el fuego", en cuanto los británicos estuviesen a tiro. Pero ya la flota británica se acercaba muy rápidamente y Nelson mandó izar la célebre señal "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber". A las 1208 la línea aliada largó las insignias de sus Comandantes y abrió fuego, siendo el *Santa Ana* el primero en hacerlo.

A partir de ese momento en que los navíos británicos cortaron la línea, se sucede una serie de confusos combates intercambiando salvas a muy corta distancia, y tiene lugar una sangrienta lucha; muchos barcos quedan desarbolados y sin maniobra en ambos bandos y la melé se torna confusa. Es a partir de ese momento que los británicos, por su mejor artillería, ganan en definitiva la batalla. Se producen apresamientos, hundimientos y, por deriva hacia la costa, algunos barcos quedan encallados.

Ante el fallecimiento de Nelson asume el Comando el Almirante Collingwood, que termina de desbaratar a la flota aliada. Villeneuve se rinde y es tomado prisionero. Resta decir que un grupo de navíos franceses deserta bajo el mando de Dumanoir y se dirige a Francia, pero días después es apresado por barcos británicos. Este grupo era el que había pasado a ser la vanguardia después de la virada al norte, y Dumanoir, en su buque insignia *Formidable*, escapa. El 2 de noviembre el Comandante Strachman los descubre e inicia la persecución, apresando al *Duguay-Trouin*, *Formidable*, *Mont Blanc* y *Scipion* (19).

Días después de la batalla, algunos navíos aliados averiados toman el puerto de Cádiz y los británicos hacen lo mismo en el Puerto de Gibraltar, entre ellos el *Victory* parcialmente desmantelado y con serias averías; luego de su reparación se dirigió a Londres. El navío *Santísima Trinidad*, que era el de mayor poder artillero de todos, fue apresado; los ingleses intentan llevarlo a Londres pero por sus averías y el temporal se hunde en poder de los británicos, que habían hecho lo imposible para lograr este botín de guerra. Contaba con 130 cañones y 1.048 tripulantes. Estaba considerado como la plataforma artillera más potente.



Despliegue de la batalla.

La táctica de Nelson fue temeraria pero oportuna; algunos historiadores han apreciado que estaba en contra de la doctrina de la época, que era el combate clásico de línea de combate paralela a la del contrario y el duelo artillero. Pero Nelson decidió adoptar las técnicas Rodney o de Jervis: romper la línea pero no por un punto sino por dos, como el primero lo había hecho en la batalla de Saintes en 1782 (20). Era una maniobra arriesgada que implicaba avanzar bajo el fuego enemigo sin apenas posibilidad de contestar, pero una vez partida la línea enemiga, ésta quedaría cortada en tres partes y la vanguardia no podría auxiliar a la retaguardia (21). Se presume que Nelson evaluó la debilidad del enemigo y decidió la acción, que implicaba riesgos que asumió.

Nelson tenía la costumbre de utilizar la palabra “aniquilar” y solía decir que “la batalla no era suficiente con el triunfo sino que además había que aniquilar al enemigo”. Tal su concepto táctico en Trafalgar, a lo que se deben agregar su capacidad profesional y por sobre todo su valor, pues se ubicó a la cabeza de su línea y vistió su uniforme y sus condecoraciones a pesar de un consejo en contrario. Si bien su personalidad merece una descripción más extensa, es válido decir que en una de las primeras salvas durante la batalla, su secretario personal John Scott fue partido en dos y luego, al pasar un proyectil entre él y Hardy, le dijo con una media sonrisa: “Hardy, éste es un trabajo muy ardiente...” (22).

(20) Antonio Artienza Peñarrocha, investigador naval.

(21) El corte de la “T”. Escuela de Guerra Naval, Armada Argentina, ejercicios tácticos.

(22) “Hardy, su amigo y Comandante del Victory”, National Geographic, Oct. 2005.

Antes de la batalla, Nelson se reunió con sus comandantes para explicarles el modo de acción en detalle, lo que incluía su deseo de que actuaran con entera libertad en el empleo de los medios; había adquirido respeto y fama por sus condiciones en la carrera naval, a pesar de que su vida privada no había sido aceptada por la sociedad de la época, por sus relaciones con Lady Hamilton (23). Se dice que por un lado fue un hombre común y cordial con las personas, pero por sobre todo un profesional y una figura singular en la

(23)

Nota del autor: luz y sombras de Nelson.



Federico Gravina.

(24)

José Gregorio Cayuela Fernández, profesor de la Universidad de Castilla, La Mancha, España.

(25)

La RN contaba con aproximadamente 18.000 hombres; la Esquadra Combinada, con 21.000 -dato impreciso-.

estrategia marítima. Los Almirantes Rodney, Vernon, y Hood o Jervis representan destacadísimos antecedentes en la profunda formación naval y táctica de Nelson no siendo tan solo su figura fruto de la casualidad del genio, sino más bien la brillante orientación náutica que él supo aprender (24).

El número de bajas en ambos bandos fue elevado. Para su cuantificación, la documentación más precisa es la británica con relación a la Flota Combinada (25). Conviene resaltar de antemano que luego del combate se desató un fuerte y prolongado temporal que afectó a los barcos averiados e incrementó la pérdida de vidas. Posteriormente, ya en puerto o sobre la costa donde vararon varios barcos averiados, los sobrevivientes experimentaron los efectos de sus dolencias y muchos fallecieron o sufrieron disminuciones físicas causadas por heridas y mutilaciones. Durante la acción, era habitual que los muertos y a veces los heridos fueran echados por la borda, pues no existían los medios para las curaciones. El mismo Nelson antes de la batalla pidió expresamente no ser echado por la borda.



Pierre C. Villeneuve.

(26)

Pérez Reverte, autor de Cabo Trafalgar, señala que durante la batalla murieron 1.028 en los navíos españoles, pero no incluye a los fallecidos después a ni los franceses.

(27)

Size the Fire. Heroism, Duty and the Battle of Trafalgar, Adam Nicolson. Ed HarperCollins.

En términos generales se puede atestiguar que en la Flota Combinada el número de muertes alcanzó a 6.400 tripulantes, dato que es aproximado (26); en la flota inglesa la información disponible es más exacta, y resulta de 650 muertos. Ello arroja una relación de 10 a 1 (27). Es procedente señalar que la sanidad naval de la época era precaria, y en la mayoría de los casos las heridas sufridas dejaban secuelas de por vida, siendo numerosos los heridos de guerra que luego deambulaban en tierra. Es decir que los combatientes se enfrentaban a un porvenir muy desafortunado, a lo que se debía agregar la falta de pensio-

nes. Trafalgar fue una batalla naval muy sangrienta, porque en ambos bandos se luchó con gran valor, y el resultado adverso para franceses y españoles, que se había previsto, obedeció a una mayor capacidad de artillería y de maniobra de la gente de Nelson, producto de la mejor preparación para el combate de la RN.

Ambos bandos lucharon intensamente y con gran valor, al extremo de que esto fue reconocido por los propios británicos, que en la gaceta inglesa de Gibraltar, el 9/11/1805 consignan *la terrible carnicería y el estado de los navíos apresados prueba el encarnizamiento con que se batieron. Se conviene que el fuego de los franceses fue más vivo al principio, pero los españoles mostraron más firmeza y valor hasta el fin que sus aliados (...)* Su coraje nos inspira el mayor respeto, y la humanidad con que se ha tratado a los prisioneros y naufragos ingleses es superior a todo elogio (28).

(28)

Cabo Trafalgar, Pérez Reverte.

También es elocuente lo que se atribuye a uno de los Comandantes españoles: *Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto.*



Cosme Damián de Churruca y Elorza, Comandante del *San Juan Nepomuceno*, desarbolado y apresado con 100 muertos a bordo y 150 heridos. Churruca murió en combate.

Federico Gravina a bordo del *Príncipe de Asturias* y a cargo de la escuadra española, resulta herido, y meses después en Cádiz falleció por la infección de las heridas en combate, donde luchó incansablemente. El comportamiento de los marinos españoles fue admirable. Galiano, Churruca, Valdez, Alcedo Bustamante y Aldao murieron en combate y se destacaron Alcalá, Churruca y Escaño, con indiscutible capacidad combativa y profesional.

Antonio Escaño, segundo de Gravina, está considerado como un héroe olvidado; pese a sus heridas salvó parte de la Flota Combinada (29). Al promediar la tarde de la batalla, logró reunir 10 navíos y se dirigió a Cádiz antes de la llegada del temporal. Convocó a una Junta de Comandantes y zarpó el 23 para auxiliar y escoltar a los navíos desmantelados que se encontraban fuera. Los británicos, ante esa salida sorpresiva, tuvieron que formar línea de batalla para impedir el rescate, y Collinwood, sucesor de Nelson, se vio obligado a ordenar el hundimiento de algunas presas, entre ellas el *Santísima Trinidad*. En todos sus informes posteriores a la batalla, Escaño efectuó una evaluación muy precisa incidiendo en los aciertos de Nelson, los errores tácticos de Villeneuve (sin nombrarlo) y las deficiencias marinerías de la Flota Combinada (30). Más tarde fue designado Ministro de Marina.



Arriba, los cinco comandos de Nelson. A la izquierda, Nelson, retratado con su uniforme.

(29)  
Agustín Guimera Ravina, investigador español y coautor de "Trafalgar y el mundo atlántico". Escaño es considerado el mejor táctico español del siglo XVII.

(30)  
Escaño fue el principal opositor a la zarpada de la Flota Combinada y Gravina actuó con cautela permitiendo que Villeneuve zarpara.



El entierro de Nelson. 8 de enero de 1806.



Revista naval por el bicentenario de Trafalgar.

(31)  
Lucas, durante la permanencia previa de su barco en Cádiz, había adiestrado a un grupo de tiradores que fueron emplazados en la arboladura. El número de bajas es elocuente sobre la preparación de su personal. Ed. por el historiador francés Remi Monaque.

(32)  
Michael Alpert, Catedrático de Historia Contemporánea. Universidad de Londres. Rev. Historia N° 84.

Horatio Nelson, de 47 años, falleció por un disparo de mosquete desde el *Redoubtable*, navío francés comandado por el Capitán de Navío Jean Jacques Etienne Lucas <sup>(31)</sup>, que fue quien libró el combate más duro de Trafalgar y tuvo 487 muertos y 81 heridos a bordo. Fue el mejor Comandante de los barcos franceses. El Almirante Nelson fue conservado en el *Victory* en un tonel de coñac y trasladado a Inglaterra. Era común en ese entonces que los grandes héroes navales fuesen preservados y luego sepultados, y así se hizo con Nelson, que llegó al puerto de Londres con numerosos barcos y embarcaciones y, luego de su velatorio, fue sepultado en la catedral de San Pablo, donde reposa.

El funeral fue uno de los más grandes de la historia británica. Filas de público y soldados se alinearon a lo largo de las calles, entre el Almirantazgo y la Catedral. Detrás del catafalco, a los acordes de la marcha fúnebre de Händel, desfiló toda la tripulación del *Victory*, barco insignia de Nelson. No se repetirían estas escenas hasta el entierro de Churchill en enero de 1965 <sup>(32)</sup>. Trafalgar, juntamente con la batalla de Waterloo en 1815 y la de Inglaterra en 1941, está considerada entre los hechos más gloriosos del Reino Unido hasta hoy.

Como resultado, Trafalgar significa para Gran Bretaña el final de la pesadilla de la invasión napoleónica. España perdió su poder naval, y Napoleón, su opción de invadir a Inglaterra. En la mayor batalla naval del siglo XIX, los británicos lograron un triunfo decisivo que les otorgó el poder naval por casi doscientos años, hasta los comienzos de la Segunda Guerra Mundial. ■

#### Comentario

*Los historiadores españoles han publicado durante los últimos años más libros sobre Trafalgar que durante los dos siglos anteriores.*

*Anteriormente la bibliografía más numerosa era en inglés, en particular sobre Nelson, con más de 2.000 obras -sin que esta cifra se ajuste exactamente a la realidad-.*

*Independientemente de que siempre el vencedor es el más conocido, en general se sabe poco de la actuación de los españoles y los franceses.*

*En nuestro país, Nelson y Trafalgar son conocidos superficialmente y no hay casi nada editado sobre ellos, salvo excepciones. Entre éstas, la participación de Francisco de Gurruchaga (1766-1846) en el navío Santísima Trinidad, a las órdenes del Capitán de Navío Baltasar Hidalgo de Cisneros.*

*Al regreso de Gurruchaga al país, integró la Junta Grande y tuvo la misión de crear la Primera Escuadrilla con el Invencible, el 24 de Mayo y el América.*

#### Referencias y bibliografía

- AL Laurio Destefani - Historiador Naval, Armada Argentina.
- *La Campaña de Trafalgar* - Hugo O'Donnell. Madrid, La esfera de los libros - 2005.
- *Trafalgar* - Benito Pérez Galdós, Ed. Arlanza S.A., Madrid.
- *Agamemnon* - Anthony Deane, Ed. Aguilar. 1998.
- *Cabo Trafalgar* - Arturo Pérez Reverte, Alfaguara-Madrid, España.
- *El Vasa, navío de guerra* - Anders Franzen, 1ª ed. - Norsted Bonniers, Estocolmo.
- *Seize the fire* - Adam Nicolson - Ed HarperCollins.
- *To rule the waves* - Arthur Herman - Ed HarperCollins - ISBN: 0060534249.
- *The command of the ocean* - Vol II. 1649-1815 - Rodger Norton, ISBN: 0393060500.
- Horatio Hornblower - serie de TV basada en personajes y hechos de la época de Nelson.
- *National Geographic* - Octubre 2005.
- Magdalene College, Cambridge-Inglaterra.
- *The Life of Horatio Lord Nelson* - Robert Southey.
- *The Death of Lord Nelson* - William Beatty - www.gutenberg.net
- *Annals and legends of Calais* - Memoir of Lady Hamilton - Robert Bell Calton.
- *Diccionario Universal Pierre Larousse* - (Emma Hamilton).
- *Enciclopedia Salvat* - El Monitor, Vol. 12, 1966.
- *The Life of Nelson, the embodiment of the sea power of Great Britain* - Mahan, Alfred Thayer.
- Antonio Artieza Peñabrocha, historiador español. "Una paliza". Rev. Historia - Año 7, N° 84, 2005.
- José Gregorio Cayuela Fernández - Profesor de la Universidad de Castilla-La Mancha, España.
- Agustín Guimera Ravina - Investigador español y coautor de "Trafalgar y el mundo atlántico". Madrid.
- Historiador francés Remi Monaque.
- Michael Alpert - Catedrático de Historia Contemporánea - Universidad de Londres. Rev. Historia N° 84.
- *Enciclopedia del mar* - Garriga, segunda edición, Barcelona-España.