

**Juan Pro: 1805. “Trafalgar: el hundimiento de la monarquía atlántica”, en Xosé Manoel Núñez Seixas (dir.) (2018): *Historia mundial de España*, Barcelona, Destino.**

En 1873 Benito Pérez Galdós publicó la primera entrega de sus *Episodios Nacionales*, titulada *Trafalgar*. Que este relato novelado de la historia nacional se abriese precisamente con la batalla naval de 1805 daba cuenta de su importancia simbólica. Con Trafalgar comenzaba propiamente el siglo XIX para España; y concluye la historia de aquella monarquía en la que «no se ponía el sol», compuesta por múltiples reinos y posesiones de la Corona a ambos lados del océano. Se abría el camino para que emergiese otra entidad política distinta, la nación española contemporánea, limitada a los territorios de la península Ibérica y las islas adyacentes, y por ello abocada a transformar sus instituciones y su identidad. Según lo vio Pérez Galdós —mirando hacia el pasado desde el año de la proclamación de la Primera República—, la contemporaneidad y la nación comenzaban antes que cualquiera de las incluso, de la invasión francesa de 1808. La historia empezaba con aquella batalla naval a escasa distancia de la costa, el 21 de octubre de 1805. Y no solo fue un acontecimiento decisivo para España. Allí se anudaron los destinos de Francia y de Gran Bretaña, dilucidándose el futuro reparto de poder a ambos lados del Atlántico.

No era casual que la batalla tuviera lugar a cincuenta kilómetros al sur de Cádiz, concretamente frente al cabo de Trafalgar. La ciudad había sido, desde 1717, la sede del monopolio comercial con las Indias, sobre el que la monarquía española asentaba su dominio imperial. Era la principal puerta de entrada de las riquezas americanas, especialmente metales preciosos. Unas riquezas que habían empezado a menguar por el agotamiento de las minas de oro y plata americanas; también, por el relajamiento del control comercial sobre el nuevo continente, en parte por el contrabando inglés y en parte por las concesiones que la Corona se había visto obligada a hacer —hasta llegar a la declaración del libre comercio en 1778—. A pesar de ello, todavía en 1804 llegaron a Cádiz mil trescientos ochenta y seis barcos mercantes, doscientos dieciocho de ellos procedentes de América, más que en cualquiera de los diez años anteriores; y las remesas de metales preciosos de Indias aún habían sido importantes en 1802 (treinta y seis millones de pesos) y 1803 (treinta millones). Cádiz era un punto estratégico para dominar el Atlántico; y también para el paso por el Estrecho, sobre el cual los británicos habían obtenido un nuevo control tras instalarse en Gibraltar en 1704. La ciudad era un símbolo del poder imperial español, disputado por franceses y, sobre todo, británicos, cuya flota había intentado ya atacarla en ocasiones anteriores.

El contexto concreto en el que se produjo la batalla de 1805 fue el de las guerras napoleónicas. España se había visto involucrada en el largo ciclo bélico que se inició con la Revolución francesa y continuó bajo el Imperio napoleónico. Inicialmente, los Borbones españoles se alinearon con las monarquías europeas para luchar contra el régimen revolucionario en la guerra de la Convención (1793-1795), en la que combatieron junto a Gran Bretaña. Pero luego los gobernantes españoles entendieron que su interés geoestratégico a largo plazo estaba del lado de Francia: después de todo, era Gran Bretaña la que amenazaba la continuidad del Imperio en América. Desde 1796, por tanto, se recuperó la política tradicional de los Pactos de Familia, que había vinculado a las monarquías borbónicas española y francesa. Así, España llegó a la guerra de la Tercera Coalición como aliada de Francia; enfrente tenían a Gran Bretaña, Rusia, Austria, Nápoles y Suecia. En la anterior guerra franco-británica, España había preferido mantenerse neutral; pero, en esta ocasión, la suerte de las armas en tierra favorecía de tal

modo a los franceses que llegaron a tomar Viena, lo que decidió a la corte española a aceptar la alianza francesa.

La gran estrategia de Napoleón consistía en realizar un desembarco en Inglaterra para someter a la única potencia europea que se resistía a su hegemonía. Para ello necesitaba, sin embargo, el control naval del Canal de la Mancha, aunque fuera por poco tiempo: el necesario para trasladar a Inglaterra su incomparable Ejército de Tierra, concentrado en Boulogne. Tras fracasar las diversas maniobras de distracción que intentaron llevar lejos del canal a la flota británica, las armadas francesa y española reunidas se vieron refugiadas en la bahía de Cádiz, con la flota británica —que salió de Gibraltar— esperándolas en las inmediaciones.

Aparentemente, Napoleón había descartado ya la posibilidad de hacer realidad su plan de desembarco en las islas británicas cuando se produjo la batalla de Trafalgar. De hecho, el ejército de Boulogne había sido movilizado hacia el este, donde demostró su superioridad en la batalla de Austerlitz (2 de diciembre de 1805). Esto le permitió reorganizar los territorios alemanes e italianos según su criterio, con importantes consecuencias para el futuro del continente. Mientras tanto, la flota hispano-francesa recibió órdenes de enfrentarse a la británica, con resultado tan favorable para esta última que determinó la renuncia definitiva de Francia a invadir Inglaterra. Era la segunda vez que Inglaterra se salvaba de un desembarco militar desde el continente; en 1588, Felipe II había tenido que renunciar a la invasión y limitar sus ambiciones hegemónicas a la Europa continental. Desde el fracaso de aquella Armada Invencible se había producido en el Atlántico un empate prolongado, pues el intento británico de contraatacar puertos españoles se saldó con un fracaso equiparable. El imperio español también resistió otras agresiones de Gran Bretaña durante los siglos XVII y XVIII.

La lucha por el Atlántico siguió así abierta hasta 1805: si Gran Bretaña consiguió con la guerra de los Siete Años (1756-1763) eliminar a los franceses del hemisferio occidental, españoles y franceses asestaron un duro golpe a las aspiraciones británicas con su intervención en apoyo de la independencia de Estados Unidos (1777-1783). Pero, en esa lucha, Gran Bretaña había ido adquiriendo ventajas significativas, gracias a su mayor esfuerzo en reforzar su marina de guerra: en vísperas de Trafalgar, la Royal Navy contaba con ciento noventa y nueve navíos y veintidós fragatas, frente a cincuenta y uno y treinta respectivamente de España, y quizás sesenta y siete navíos y setenta y siete fragatas de Francia. La flota británica también era más moderna, y había incorporado desde forros de cobre en los fondos de los buques —que les daban mayor velocidad— hasta cañones de gran calibre y de corto alcance —que facilitaban el abordaje—, pasando por los navíos de tres puentes. Los marinos españoles sabían cómo hacer frente a esas innovaciones tecnológicas, pero la quiebra hacendística de la monarquía española impedía financiar cualquier carrera de armamento con los británicos. Si algún dinero —que no fue mucho— estuvo disponible para la defensa durante el reinado de Carlos IV, se encaminó a mejorar el Ejército de Tierra, dada la escalada bélica del continente y la amenaza que suponía el reforzamiento de los ejércitos europeos, especialmente el francés.

La propaganda británica destacó desde Trafalgar el genio del almirante Nelson, comandante de su flota. Un héroe oportuno, pues murió en esta batalla. Se supone que la clave de la victoria estuvo en su plan de renunciar a la estrategia convencional del combate de artillería en líneas paralelas, optando por concentrar el ataque sobre el centro de la línea enemiga hasta romperla, y luego rodear a los navíos enemigos para abordarlos o destruirlos. Esta estrategia innovadora —el *Nelson touch*— obligaba a dar gran autonomía a los capitanes de su flota para que, una vez roto el orden de las líneas, entablaran combate por su cuenta sin esperar instrucciones. Ese era el sentido de su

célebre arenga en la mañana de Trafalgar, cuando transmitió el siguiente mensaje: «Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber». Un estilo moderno de mando, basado en la autonomía y la responsabilidad de una lucha descentralizada.

Los marinos españoles conocían esa estrategia, empleada ya en combates anteriores, como la batalla de los Santos (1782). La lección estaba aprendida; y la modernización de las estrategias propias había sido defendida tempranamente por marinos destacados, como Mazarredo (*Rudimentos de táctica naval*, 1776). El resto de los mandos de la escuadra en Trafalgar —Gravina, Churrua, Álava, Alcalá Galiano, Valdés o Escaño— eran igualmente capaces y experimentados. Sin embargo, la superioridad política y militar de Francia impuso en esa batalla que el mando recayera sobre el almirante Villeneuve, a quien la historiografía nacional española ha culpado de la derrota por su ineptitud, su conservadurismo táctico y su baja moral. Tanto es así que una batalla de papel se produjo a lo largo del siglo XIX entre los historiadores nacionales franceses —como Thiers—, que culpaban a la débil marina española de la derrota, y los españoles —como Manuel Marliani y su *Combate de Trafalgar*, 1850—, que defendían el honor de los marinos patrios y cargaban las tintas sobre la incapacidad de Villeneuve para dirigir la escuadra combinada. Aunque la batalla simbólica de las tres historiografías nacionales también forma parte de la historia, lo decisivo en Trafalgar fue la superioridad material de la flota británica, más técnica que numérica, ya que en Trafalgar se enfrentaron un número de barcos comparable por ambos bandos. La batalla se saldó, por parte hispano-francesa, con la pérdida de veintidós barcos, tres mil doscientos cuarenta muertos, más de dos mil quinientos heridos y siete mil prisioneros, frente a pérdidas insignificantes por parte británica. Si para Francia la derrota de Trafalgar significaba la necesidad de renunciar definitivamente a cualquier plan de invasión de Inglaterra o de arrebatarle el control de los mares, para España implicaba la pérdida de su flota y la incapacidad futura para mantener el control del imperio americano. Las consecuencias, sin embargo, solo se verían a largo plazo. El principal biógrafo de Napoleón —Jean Tulard— ha escrito que el emperador estaba ya derrotado desde 1805, pero aún no lo sabía.

Daba así a entender que el control de los mares proporcionó a Gran Bretaña tiempo e instrumentos para resistirse a la hegemonía francesa y preparar a largo plazo una coalición que se impondría en el continente. También para España las consecuencias de esta derrota se vieron años después. De momento, al quedar desarbolada la Armada en Trafalgar, se produjeron varios intentos inmediatos de liquidar el poder español en América. Fracasó el intento de Miranda de provocar el levantamiento de los criollos de Venezuela con una pequeña flota formada en Estados Unidos (1806). Y fueron también baldíos los dos intentos británicos de instalarse en el Río de la Plata, rechazados por las milicias locales en 1806 y 1807. Pero la situación en América empezó a cambiar cuando la invasión francesa de 1808 y las Cortes de Cádiz de 1810 alteraron los presupuestos tradicionales sobre los que se asentaba la lealtad a la monarquía y crearon nuevas condiciones políticas. En un marco distinto, que la guerra entre rebeldes y realistas terminó de polarizar, la ausencia de una marina de guerra resultó decisiva para el triunfo de los independentistas. Parafraseando a Tulard, podría decirse que la independencia de la América española estaba ya decidida en 1805, aunque nadie lo supiera todavía. Este cúmulo de consecuencias fue lo que tuvo presente Pérez Galdós cuando decidió comenzar en Trafalgar su novela de España. Con este episodio legó a la memoria histórica de los europeos la más traducida, leída e influyente de las obras escritas sobre aquella batalla; un monumento más importante que el que erigieron los vencedores en una de las plazas del centro de Londres. La obra de Galdós, presente en la educación sentimental de varias generaciones de españoles, no es, sin embargo, un canto patriotero a la gloria de la batalla:

está dominada por un razonable antibelicismo, fundado en el valor de las vidas humanas que se perdieron en aquella confrontación inútil. Su sentido de la patria es otro, que tiene que ver con que el protagonista de la novela sea un muchacho pobre de familia anónima; y con el hecho, que la novela pone en primer plano, de que a bordo de los barcos de la Armada de aquella época se hacía realidad un ideal de unidad que en ninguna otra parte era tan visible, pues allí convivían españoles de todos los reinos y provincias de la monarquía bajo una bandera compartida, mandos —y enemigos— comunes y una lucha común por la supervivencia. El navío como metáfora de la nación.

## **Bibliografía**

John H. Elliott (2006): *Imperios del mundo atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*, Madrid, Taurus.

Manuel-Reyes García Hurtado (ed.) (2012): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex.

Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (eds.) (2004): *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons.

Benito Pérez Galdós (1976): *Trafalgar*, Madrid, Alianza Editorial.