

5

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

CAYUELA FERNÁNDEZ, José: “Los marinos vascos en Trafalgar”,
Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,
5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp.
415-431.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Los marinos vascos en Trafalgar

José Cayuela Fernández

Universidad de Castilla La Mancha

Las consecuencias del combate naval de Trafalgar representan en el tiempo una de las incisiones más graves en el eclipse de la Ilustración española. Aquel 21 de octubre de 1805 no solo hubo que hacer funerales por algunos de los mejores marinos procedentes del siglo XVIII, sino que también quebraba en buena medida la “idea atlántica de Estado” procedente de las directrices ilustradas. La batalla de Trafalgar fue así una conmoción que hizo tambalear los logros de un siglo de reformas, mermando las capacidades de toda una generación de eruditos con respecto a los conceptos de ciencia aplicada, reformismo institucional y progreso social. Una amplia parcela del viejo sueño se había roto. Las expediciones de límites, las expediciones científicas, la ingeniería naval, el estudio de la astronomía, la estrategia militar de la Marina, etc., dejaron de funcionar a gran escala desde el momento en que se fueron a pique diez de los mejores navíos de la Armada de Carlos IV y, además, se prosiguió el conflicto contra Gran Bretaña con medios muy precarios hasta 1808. A partir de ese año la Guerra de la Independencia haría el resto. Había buques, pero ya no se podía contar ni con fondos suficientes para pertrecharlos, ni con tiempo para repararlos, ni tan siquiera con el viejo aliado francés (luego enemigo), con una Marina igual de devastada tras aquel combate. El predominio hispano sobre el Atlántico había desaparecido, y con él muchas de las posibilidades empíricas del desarrollo ilustrado a ambos lados del océano.

Dentro del presente estudio nos centraremos en analizar la participación de los marinos vascos en Trafalgar. Desconocemos el destino de muchos guipuzcoanos, vizcaínos y alaveses integrados en las tripulaciones comunes de los buques de la Flota Combinada Franco-española, si bien entre marineros de matrícula, voluntarios y maestros especializados (carpinteros, cocineros, veleros, cordeleros, etc.), creemos que ocupaban una importante porción de hombres en aquella Escuadra. A raíz de ello, nuestro trabajo se circunscribe a las figuras de la oficialidad más vinculadas al País Vasco dentro de la pléyade regional y ultramarina de mandos que se ubicaron en aquel combate, muestra de la heterogeneidad de la propia Corona de España. Por supuesto, dichos mandos se encontraban todos unidos en función de las propias pautas de mentalidad que había marcado el desarrollo de la Ilustración y sus reformas.

1. LA ILUSTRACIÓN Y LOS MARINOS VASCOS DE ÉLITE

El fenómeno ilustrado se extendió a lo largo del siglo XVIII sobre muy diversos campos científicos e institucionales, pero uno de los ámbitos donde se volcó con más impulso fue el de la Marina. La rivalidad por el control de los espacios atlánticos entre las coronas de España, Francia y Gran Bretaña incidiría abiertamente en la génesis de una amplia política de reformas con respecto a la Armada. Ello tuvo un claro sesgo defensivo con vistas a ultramar y los territorios hispanos en América, pero también una trascendental perspectiva científica, donde por propia lógica empírica gran parte de la ciencia española de la época acabó refugiándose en los entornos navales. Para construir un buque hacían falta grandes conocimientos de matemáticas, física y tratamientos químicos de materiales. Para hacerlo navegar eran imprescindibles también la astronomía y la mecánica y, por último, para que tuviera utilidad estratégica se hacía trascendental que su uso quedase asociado a la geografía y a la cartografía de navegación. Durante el siglo XVIII se construyeron arsenales en El Ferrol, en Cádiz y en Cartagena, pero también se instruyó en todas estas materias a una buen número de hombres a partir de la Escuela de Guardia Marinas, los cursos especializados de la Armada y la empírica de las expediciones y singladuras. Al final de aquella centuria, un oficial de la Escuadra resultaba una mezcla depurada entre “hombre de ciencia” y “hombre de guerra”.

En tal contexto los marinos vascos fueron de extraordinaria importancia. Y ello por una cuestión racional, de sentido común, y no de extrapolaciones históricas. El sesgo vasco de las “familias del mar” llevaba varios siglos de profunda tradición técnica, amplia cualificación naval y tenaz conocimiento consuetudinario. Bien es verdad que en aquella Corona de España sería imposible contar la historia de la Marina sin andaluces como Dionisio Alcalá Galiano, levantinos como Jorge Juan, gallegos como José Patiño e incluso italianos como Federico Gravina. Sin embargo, entre mediados del XVIII y principios del XIX en el ámbito vasco se había concentrado sociológicamente uno de los núcleos más importantes del sentido hereditario de los conocimientos navales, y eso se hizo notar. No podemos hablar tan solo de individuos brillantes aislados en la historia de la navegación. Se trataba más bien de un entorno de tradiciones y conocimientos que pasaban de generación en generación por propias razones de subsistencia ante el medio marítimo. Además, en dicho contexto las relaciones familiares, de vecindad, de rango en hidalguía y de amistad resultaban básicas para la transmisión de experiencia. Este conjunto de factores determinaron no pocas vocaciones en los inicios profesionales de muchos marinos en aquel área geográfica.

Dentro del mundo de la Ilustración es así evidente que se destaque el denominado grupo de “marinos científicos vascos”, desde el gran antecedente que supuso Antonio de Gaztañeta hasta llegar a hombres como Juan Francisco Aguirre, Andrés Oyarvide, Domingo Boenechea, Bruno de Hezeta o José de Mazarredo, todos ellos inmersos en la interrelación entre la labor científica y el aparato militar de la Armada. Al respecto, la figura del almirante Mazarredo se muestra imprescindible, pues acabó convirtiéndose en uno de los principales artífices de la modernización y el prestigio de la Marina durante el tránsito entre ambas centurias¹. A su cobijo creció el plantel de la oficialidad hispana con más peso en el asentamiento de la “idea de progreso” dentro de las Fuerzas Armadas. Es decir, a través de estos hombres los amplios conocimientos del mar que permanecían en el ámbito vasco se extendieron a lo largo de la Escuadra por medio de órganos institucionales, esquemas estratégicos y comisiones científicas. Del mundo de la tradición al mundo de la mar, y del mundo de la mar al escenario de la ciencia y de la guerra.

En Trafalgar gran parte de la resistencia que tuvieron que salvar los británicos para obtener su victoria procedió de navíos bajo el mando de marinos vascos o de individuos oriundos de familias vascas. Entendiendo perfectamente el esquema de cohesión profesional que debía imperar en la defensa de la parte española de la Escuadra Combinada, los marinos ilustrados vascos entraron en combate bajo los viejos roles comunes de aguantar al límite del buque, de las tripulaciones o, inclusive, de su propia vida. No se trata de “hagiografía castrense” o de “prosopografía elogiosa”, sino de una realidad evidente y constatada en numerosos documentos que nos revela los comportamientos personales de muchos individuos en la historia cuando se está al límite de las posibilidades humanas en una acción de masas.

Así pues en la batalla de Trafalgar hemos de destacar, con una mayor o menor vinculación a los círculos científicos del momento, los casos de Ignacio María de Álava, José Gardoqui, Anselmo de Gomendio, Cosme Damián Churruca, Francisco de Moyúa e Ignacio de Olaeta. Del mismo modo son también de reseñar, aunque con menos documentación a la vista, Agustín Monzón, Ramón Echagüe, Ignacio Uriortúa, Miguel de Álava, José Olaeta o Tomás de Ayalde. Además, es necesario resaltar igualmente a un cartagenero y a un gaditano procedentes de familias vascas de tradición marinera, como en las circunstancias respectivas de Baltasar Hidalgo de Cisneros y Francisco Javier de Uriarte².

1. Acerca del almirante Mazarredo, véase BARBUDO DUARTE, Enrique: *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, teniente de la Real Armada*, Madrid, 1954. Sobre los ámbitos expedicionarios ilustrados es de destacar la magnífica obra de GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, María Dolores: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000. Acerca de la Marina durante la etapa de la Ilustración, entre otros, CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*, Ed. San Martín, Madrid, 1986.

2. No olvidemos que a lo largo del siglo XVIII fueron muchos los marinos vascos de elite destinados a la defensa de distintos puntos de la Península o de América, al igual que el resto de la oficialidad procedente de otras áreas dentro de la Corona de España. No obstante las tradiciones y conocimientos marineros se mantuvieron a lo largo del tiempo, heredándose con facilidad de una generación a otra al margen del lugar de nacimiento. El mismo caso presentan muchas familias de comerciantes ultramarinos de origen vasco, asentadas esencialmente en Cádiz y dentro de las que luego pervivió la vocación naval en las generaciones siguientes ya andaluzas. El crisol y el cosmopolitismo de la transmisión de conocimientos navales no choca pues con los orígenes vizcaínos de los grupos familiares. Muy al contrario, y por toda la documentación a la vista, se trata más bien de un fenómeno enriquecedor y no de carácter cerrado. Por otra parte hay que tener en cuenta que el mundo del puerto y de la vida en la mar une antes que separa. En tal sentido se puede apreciar un universo costero propio, con una idiosincrasia muy particular casi siempre al margen de las geografías interiores. De este modo, las gentes de mar estaban más unidas entre Bilbao, El Ferrol, Vigo, Cádiz y Cartagena que entre la costa y el interior de la meseta. Compartían hábitos, roles y valores comunes, a veces insospechados para las poblaciones del interior. Al respecto, es de interés el libro de GARMENDIA ARRUEBARRENA, José: *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*, Donostia-San Sebastián, 1986.

Es decir, y como veremos a lo largo de estos párrafos, se trataba principalmente de los mandos de los “navíos de línea” *Santa Ana* (de tres puentes y 112 piezas de fuego), *San Ildefonso*, *San Juan Nepomuceno*, *San Leandro* o *San Agustín* (de dos puentes y 74 cañones) y *Santísima Trinidad*, el mayor buque del mundo para su época y con 140 bocas de fuego en aquel combate.

2. EL PERIPLO VITAL DE LOS OFICIALES VASCOS DE TRAFALGAR

Ignacio María de Álava, natural de Vitoria, entró en la Armada muy joven durante 1766. Su ascenso a teniente de navío se produjo en 1778, obteniendo el mando del jabeque *San Luis*, con el que patrulló las costas del Mediterráneo africano. Tras la entrada de España en la Guerra de la Independencia norteamericana contra Gran Bretaña durante 1779, participó en 1781 al mando de la fragata *Rosa* en el asedio a Gibraltar, así como en la defensa de las baterías flotantes. Se halló igualmente en el combate del cabo Espartel a las órdenes del almirante Juan de Lángara contra las naves inglesas del almirante Rodney, siendo en tal acción gravemente herido. Ascendido a capitán, estuvo junto a Lángara hasta 1787 como “Mayor General de la Escuadra”, pasando en 1790 con el mismo cargo a las unidades del marqués del Real Socorro para realizar varias operaciones en Italia. En 1791 se le asignó el mando del navío *San Francisco de Paula*, retornando a la lucha sobre las costas norafricanas, especialmente en los combates de Orán. A raíz de aquella campaña, volvería por tanto al apoyo de la Flota de Lángara en el Mediterráneo, tesitura que se desarrolló hasta el final de la Guerra del Rosellón en 1794. Por sus méritos, sería ascendido al rango “Jefe de Escuadra”. En 1795 participó como oficial de elite en la expedición que por entonces se había pertrechado para dar la vuelta al Mundo, hallándose al mando de varias unidades navales. Sito en Filipinas, organizó la defensa de Manila y su apostadero, así como de las principales islas. Ello le llevó a corregir múltiples errores de las viejas cartas de navegación en la zona, efectuando nuevos trazados hidrográficos más precisos. Por su labor, fue ascendido a teniente general de la Armada, volviendo a Cádiz en 1803. Durante 1805, tras la Declaración de Guerra por parte de España contra Gran Bretaña del 14 de diciembre de 1804 y en alianza con Francia, se le adjuntó a la Escuadra de Federico Gravina y del almirante Villeneuve, quedando al mando de las fuerzas sitas sobre la rada de Cádiz. En Trafalgar, como veremos, entró en acción con el rango de vicealmirante de la Flota, situando su insignia dentro del navío *Santa Ana*³.

El comandante de dicho buque, y amigo personal de Álava, sería José de Gardoqui. Este oficial, natural de Bilbao, entró en la Armada como guardia-marina en enero de 1775. Desde ese año y hasta 1782 se halló primero en las contiendas navales del Norte de África, pasando más tarde al asalto de la isla de Santa Catalina frente a los portugueses en Brasil. Combatió además contra el almirante británico Howe a las órdenes de Luis de Córdoba. Una vez nombrado teniente de navío, formó parte de la expediciones para el estudio del estrecho de Magallanes de 1785 y 1788, elaborando planos de aquella costa en concienzuda labor hidrográfica. A raíz de estas singladuras, y bajo la autoridad del entonces capitán de navío Antonio de Córdoba, trabó contacto con Cosme Damián Churruca y con Dionisio Alcalá Galiano. El conocimiento entre los marinos ilustrados comenzaba a ser cada vez más estrecho. Posteriormente, a las órdenes de Mazarredo y junto a Federico Gravina, Antonio de Escaño y Cayetano Valdés, coadyuvó a repeler el ataque de Horatio Nelson sobre Cádiz en julio de 1797. Aquella refriega, no demasiado recalcada por la historiografía, representa un exponente clave de coordinación, calidad de mandos y buen hacer táctico en la defensa de un puerto. Ni el mismísimo Nelson tuvo en tal ocasión oportunidad de mellar la resistencia de los marinos ilustrados. Por cierto, en dicha acción no había mandos franceses de por medio. Durante 1803 encontramos a Gardoqui asumiendo el cargo de “Mayor General del Departamento de Cádiz”, autoridad que ocupó prácticamente hasta 1804. Con la iniciación de las refe-

3. Tras la batalla de Trafalgar y el final de la guerra contra Inglaterra, en 1808 Ignacio María de Álava fue el encargado de controlar los ataques de las unidades francesas que sitiaron Cádiz con la invasión napoleónica. En 1810 fue trasladado a La Habana como Comandante del Apostadero, en plena efervescencia independentista del área continental caribeña. Al socaire de la completa ocupación francesa de la Península, volvió a ser reclamado en Cádiz durante 1812, con objeto de defender por mar el sitio de la ciudad. Por entonces los británicos no eran ya enemigos, sino tenaces aliados. Tras el final de la Guerra de Independencia y la llegada de Fernando VII, Ignacio María de Álava fue designado Ministro del Consejo Supremo del Almirantazgo en 1814 y Capitán General de la Armada en 1817. Aquel mismo año falleció en Chiclana, no teniendo oportunidad de volver a su tierra vasca. Con la Guerra de Independencia su ideario político se radicalizó hacia posturas muy conservadoras, más aún cuando quedó gravemente decepcionado ante la actitud de su gran mentor, el almirante José de Mazarredo, quien colaboró con el gobierno de José I Bonaparte a partir de 1808 y hasta 1812 como Director General de la Armada. Álava rompió con la ilustración dos veces: la primera en Trafalgar durante 1805, ante los graves errores de la derrota, y la segunda en 1808 tras la invasión francesa al contemplar la actitud de Mazarredo. Sobre este marino, en Archivo del Museo Naval de Madrid y Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.

ridas hostilidades contra Gran Bretaña de diciembre de aquel año, le fue adjudicado por sus méritos el mando del *Santa Ana*, siendo el primer buque de la Combinada en entrar en combate⁴.

Con respecto al caso de Anselmo de Gomendio, hemos de hacer notar que se encuentra particularmente vinculado al terrible destino que sufrió en Trafalgar el navío *San Ildefonso*. Gomendio nació en Oñate en 1760. Su acceso a la Armada como guardia-marina se produjo en El Ferrol durante 1776, consiguiendo el grado de alférez de fragata en 1778. A raíz de la entrada de la Corona de España en la Guerra de la Independencia norteamericana, podemos hallarlo en numerosas refriegas “de cabotaje” contra los ingleses, destacando también su presencia en el combate del cabo Espartel bajo la autoridad de Lángara, al igual que Ignacio María de Álava. Ascendido a teniente de fragata en 1781 por sus méritos, participó en las segundas expediciones de Argel en 1783 y 1784, embarcado respectivamente en los buques *Carmen* y *San Fermín*. Por aquel entonces estaba bajo la autoridad del almirante Antonio Barceló, sobresaliendo en los diversos ataques sobre el enclave ante su agilidad de decisiones al mando de una bombardera. No obstante, resultaría gravemente herido. Tras estos hechos fue nombrado teniente de fragata en 1784 y teniente de navío en 1790, navegando luego por el Mediterráneo junto al almirante Lángara durante la Primera Coalición contra Francia. En 1797 participó igualmente, bajo la autoridad de Mazarredo y junto a Gardoqui, Gravina, Escaño y Valdés, en la defensa de Cádiz contra Nelson. Los lugares de estos marinos vuelven a ser comunes; cuando no se interrelacionaban sus vidas en expediciones de límites, hidrográficas o científicas, las amistades se trababan en la defensa castrense de costas y puertos. En dicha ocasión Gomendio mandaría las lanchas bombarderas dependientes del navío *Concepción* a la entrada de la rada gaditana. El estrepitoso fracaso de Nelson en tal refriega determinó con el tiempo la estrategia británica de dar una batalla de aniquilamiento cercana a la costa, pero no en los puertos. Al inicio de la campaña de 1805, Anselmo de Gomendio se hallaba como segundo oficial del navío *San Ildefonso* bajo las órdenes de su maestro y amigo el comandante José de Vargas. Durante la batalla de Trafalgar el *San Ildefonso* se convirtió en el imprescindible “guardaespalda” del gigantesco *Príncipe de Asturias* (el navío de Gravina con 112 cañones), sufriendo terrible fuego en la defensa de aquel buque. El drama de la nave, a través de su *Diario de Navegación*, lo veremos más adelante⁵.

Son dos los oficiales vascos más afamados del combate de Trafalgar, y ambos por una terrible razón: resistir hasta la muerte en su navío de línea tras un cerco brutal por parte de los ingleses. Tal navío sería el *San Juan Nepomuceno* y aquellos hombres el primer comandante del buque, Cosme Damián Churruca, y su segundo en el mando, Francisco de Moyúa y Mazarredo. Además, Churruca es uno de los exponentes más depurados del concepto de “oficial ilustrado”, tanto por su capacidad científica como por su creencia en el progreso de los hombres a partir del conocimiento. Cosme Damián Churruca nació en Mutriku, Guipúzcoa, el 27 de septiembre de 1761. Tras estudiar humanidades y gramática en Burgos desde 1771 hasta 1775, sentó por fin plaza de guardia-marina en Cádiz durante 1776. Allí permaneció seis meses, ingresando posteriormente en la Escuela Naval de El Ferrol a lo largo del mismo año. Entre ambas etapas aprendió aritmética, geografía, náutica, astronomía y tácticas navales, dentro de una formación completa que tendía hacia la globalidad de los conocimientos relacionados con la navegación. Hemos de hacer especial referencia al modo de acceder a la Marina, restringido generalmente a las elites del Antiguo Régimen, pero en el que podían insertarse hombres también de capacidad demostrada, como es el caso, a través de una ya clásica “política endogámica” (propia igualmente de las marinas de Gran Bretaña y Francia). En el caso de Churruca su recomendación para la entrada en la Armada vino avalada nada menos que por José de Mazarredo y por el conde de O’Reilly. De forma paralela Francisco Moyúa, sobrino de Mazarredo,

4. José Gardoqui fue nombrado brigadier de la Armada después de la batalla de Trafalgar. En 1808, y a las órdenes de su veterano jefe y amigo Ignacio María de Álava, estuvo al mando de una de las baterías que capturaron y rindieron a la Escuadra del almirante Rosily en Cádiz a consecuencia de la invasión francesa y la alteración radical del panorama de alianzas entre París, Londres y Madrid. A partir de 1809 volvió al mando del *Santa Ana*, siendo designado Mayor General de la Escuadra de Ignacio María de Álava. En 1810 partió junto a Álava hacia Cuba con el rango de Comandante General del Arsenal de La Habana, cargo que desempeñó hasta 1812. A principios de 1813 fue designado Capitán general, Jefe político y Comandante general de las Islas Filipinas. Llevó un mandato de carácter “ilustrado” con importantes reformas administrativas, siendo ascendido a Jefe de Escuadra en 1814 y Gran Cruz de San Hermenegildo en 1816. Falleció ese mismo año en Manila sin poder regresar tampoco a su tierra natal. Acerca de este marino, en Archivo del Museo Naval de Madrid y Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.

5. Como en los casos anteriores Anselmo Gomendio participó activamente, ante la invasión francesa, de la captura de la Flota del almirante Rosily entre los días 9 y 14 de junio de 1808 en Cádiz. Durante 1809 obtuvo el mando del navío *Príncipe de Asturias*, encargándose luego de la Mayoría General de la Escuadra del almirante Villavicencio hasta 1810. Su vida se prolongó hasta 1841, siendo testigo directo de la decadencia y destrucción del resto de la Armada carolina del XVIII con la Guerra de Independencia, los conflictos el América y la Primera Guerra Carlista. No obstante fue uno de los pocos que pudo regresar a su tierra natal, muriendo en la localidad de Oñate olvidado por todos. Sobre este marino, en Archivo del Museo Naval de Madrid y Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.

había nacido en Bergara en 1764, accediendo a la Armada como guardia-marina en 1777. La vida de ambos hombres no tardaría en cruzarse varias veces.

En 1778 Churruca obtuvo el grado de alférez de fragata, siendo embarcado en el navío *San Vicente*. Allí perfeccionó de manera empírica sus conocimientos de cosmografía, navegación y artillería. En 1781 fue trasladado a la fragata *Santa Bárbara*, con la cual participó durante 1782 en el "Sitio de Gibraltar", coadyuvando al intento de salvamento de las baterías flotantes. Precisamente, tras estas acciones, Francisco de Moyúa sería designado por su parte alférez de navío y, al calor del final del conflicto, teniente de fragata en 1784. De modo coetáneo, aquel mismo año Churruca quedó destinado a la Academia de El Ferrol, donde se proyectaba la terminación del *Almanaque Náutico*. En 1785 era ya socio benemérito de la Sociedad Bascongada de Amigos del País. Tenía 24 años.

Entre 1787 y 1788 Cosme Churruca se halló en la segunda expedición al Estrecho de Magallanes, cuyo fin era levantar planos de los accidentes geográficos y costas de tal área meridional del mundo. En esta expedición además estudió el flujo de las corrientes oceánicas, al objeto de informar a la Secretaría de Marina y al monarca de las ventajas que aquel paso podía proporcionar para el comercio y la navegación hacia Lima en el Virreinato del Perú. Churruca, junto a Ciriaco Cevallos, fueron los responsables de las tareas de investigación geográfica y astronómica. Durante dicha singladura escribió el trascendental texto de su *Diario*, del que posteriormente en 1793 se publicó un extracto con apéndice al primer viaje de Magallanes. Entre 1792 y 1795 participó también como mando en la expedición encargada de realizar un *Atlas Marítimo de la América Septentrional*, adentrando su buque en las Antillas y efectuando una valiosísima labor cartográfica y astronómica⁶. La fase final de la singladura estuvo destinada a cubrir la *Carta General de las Antillas*, desde la Barbada a Santo Domingo. En la Isla de Trinidad recibió por fin la orden de concluir los trabajos y volver a Cádiz. La situación de Europa y se sus imperios oceánicos se había complicado notablemente con la nueva alianza entre Madrid y París frente a Inglaterra⁷.

De forma paralela, como parte del abanico de expediciones hacia el Caribe articuladas desde las altas instancias por el almirante José de Mazarredo, se destaca igualmente la llevada a cabo por Ventura Barcaiztegui, ilustre hidrógrafo, al mando del buque *Santa Casilda*. En esta misma nave embarcó Francisco Moyúa, ascendido al cargo de teniente de navío. Aquella parte de la expedición a las Antillas se dedicó esencialmente al estudio de la cartografía marítima de la isla de Cuba y a la observación de sus riquezas costeras. Finalizó cuatro años después, en 1794, siendo ascendido Moyúa a capitán de fragata. Con este rango inició la Guerra contra Inglaterra tras la Paz de Basilea (1795) y el Primer Tratado de San Ildefonso (1796) al lado de Francia, quedando destinado en el Atlántico. Moyúa y Churruca ya se conocían, mostrándose el primero admirador del segundo y fiel seguidor de su obra y de sus trabajos científicos.

Después de la defensa de Cádiz contra el ataque de Nelson de 1797, Cosme Churruca, a lo largo de lo que sería la Segunda Coalición entre 1798 y 1802, fue enviado al puerto de Brest como "Mayor de la Armada", escribiendo allí la formidable obra *Instrucción Militar para el navío Conquistador*, uno de los principales buques bajo su autoridad⁸. A partir de 1804 estuvo designado al mando de otro de los mejores navíos de la Armada: el *Príncipe de Asturias*, sito en El Ferrol, barco que adecuó con las innovaciones más punteras de la época, especialmente en lo referido al artillado. Pero el navío definitivo de Churruca acabaría siendo el *San Juan Nepomuceno*, del cual recibió

6. Churruca comandó los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*, con los que estudió y corrigió la hidrografía de las islas Trinidad, Tobago, Granada, Granadilla, San Vicente, Puerto Rico, Santa Cruz, San Juan, Santo Tomás, Tórtola, Anegada, Vieque y Culebra. Del mismo modo, verificaron las posiciones de Antigua, las Islas Vírgenes, Sombrero, Barbudo, Isla Redonda, Nieves, Montserrat, San Cristóbal y el Archipiélago de los Santos hasta llegar a Guadalupe. Paralelamente, situaron también las islas de San Eustaquio y de San Bartolomé, fondeando luego en las de San Martín y Santa Cruz. Sobre Churruca, véase especialmente GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, María Dolores: *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y Elorza y sus expediciones a América*, Fundación BBV-CSIC, Madrid, 1995.

7. A su regreso, Cosme Churruca se hace temporalmente cargo de la dirección del Depósito Hidrográfico de Madrid, con una importante edición de obras eruditas.

8. Desde Brest, Churruca llevaría a cabo un trascendental viaje a París, siendo recibido por el propio Napoleón junto a otros marinos hispanos, quien les rindió homenaje con un bello estuche de armas. De regreso a Brest escribió la obra *Método geométrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado*. Por fin, en 1802 Churruca publica la memoria científica de su anterior expedición, *Carta esférica de las Antillas y la Particular geometría de Puerto Rico*. Después de una temporada en su pueblo natal, a finales de 1803 realizó un viaje a Madrid, visitando al rey Carlos IV, con quien departió de asuntos marítimos, recibiendo también por parte de éste su propio homenaje. Es necesario incidir en que el legendario estuche de armas que recibió Churruca no fue una cuestión excepcional, sino que Napoleón hizo similares regalos a la mayoría de los marinos hispanos que visitaron por entonces su Corte Consular, incluyendo en ello al propio Francisco Moyúa. Con tales demostraciones intentó atraerse a dichos mandos y premiar su labor en la defensa de las posiciones conjuntas franco-españolas.

la jefatura a principios de 1805. Este buque le fue encomendado para que llevase en él a efecto las reformas que creyera pertinentes. Como barco de 74 cañones y dos puentes, aplicó sobre su cubierta las principales ideas acerca de estabilidad de cargas y armamento, dejándolo listo para combate en pocas semanas. En los arreglos del *San Juan* permanecería Churruca hasta julio de 1805, momento en que se unió a la Flota Combinada desde el Ferrol con el *Nepomuceno* y otras unidades de refresco. Precisamente, en la primavera de ese año contraería matrimonio con María Dolores Ruiz de Apodaca, emparentada con una de las principales familias de marinos de la época. Francisco Moyúa y Mazarredo pronto sería destinado del mismo modo al *San Juan* desde El Ferrol, en compañía de su admirado mentor. Empero, el camino hacia el desastre acababa de empezar.

Tras la singladura oceánica de la Combinada se adjuntó también a la Flota como navío de refuerzo el *San Agustín*, del comandante Felipe Lago Cagigal. En este buque situamos igualmente a varios oficiales vascos de los que poseemos menor número de datos, pero no por ello menos valiosos. Fueron los casos de los tenientes de navío Agustín Monzón y Ramón Echagüe Barberia, ambos fallecidos el día de la batalla. En la circunstancia concreta de Ramón Echagüe, hemos podido averiguar que nació en San Sebastián y que siendo alférez de Marina participó bajo los designios de Mazarredo en la navegación por el Mediterráneo y en las misiones oficiales al puerto de Brest. Durante 1804 fue nombrado "Teniente de los Tercios Navales" y en la primavera de 1805 lo ubicamos ya en su puesto sobre el *San Agustín* como apoyo al comandante Cagigal⁹. En cuanto a los oficiales Ignacio Uriortúa, Miguel de Álava y José Olaeta, ha sido posible deducir que sobrevivieron al combate a partir de la *Relación de oficiales de la Marina del 7 de Diciembre de 1805*¹⁰. Sus rangos castrenses eran en aquella fecha de capitán de fragata para Ignacio Uriortúa y Miguel de Álava y de alférez de fragata para José Olaeta. En los dos últimos casos, pensamos que existe una relación familiar directa con Ignacio María de Álava y con Ignacio de Olaeta, dado el grado de endogamia tradicional habida en el ámbito de la oficialidad.

Más información albergamos del brigadier de la Armada Tomás de Ayalde, designado el día de la batalla al navío *San Leandro* del comandante José Quevedo. Ayalde, nacido en Usurbil (Guipúzcoa), entró como guardia-marina en la Armada durante el año 1776, siendo por tanto de la promoción de Gomendio y de Churruca. Junto a José Gardoqui participó en el combate contra el almirante Howe a las órdenes de Luis de Córdoba. Entre el final de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos y la Segunda Coalición se encontró destinado primero a la Comisión de Filipinas, colaborando con Ignacio María de Álava, y luego al control de las rutas del Caribe. Hallándose al mando de la fragata *Mahonesa* fue capturado por los británicos, que además requisaron la nave. Tras su liberación posterior en un canje de prisioneros, Ayalde solicitó a principios de 1804 un nuevo puesto en Cádiz, donde se le adjuntó como segundo mando al navío *San Leandro*, bajo la autoridad de un viejo amigo también de la etapa del Caribe: el referido comandante Quevedo¹¹. A partir de abril de 1805 lo encontramos en este buque, junto a navíos como el *Santa Ana* o el *Santísima Trinidad*, bajo las órdenes de Ignacio María de Álava en Cádiz, a la espera de la vuelta de la Flota Combinada. El 21 de octubre inició el combate entre el *San Justo* y el *Redoutable*, sobreviviendo a la terrible refriega¹².

Vamos ahora con tres oficiales vinculados al gigante de los mares: el ya mentado y majestuoso navío de línea *Santísima Trinidad*. Nos referimos a Baltasar Hidalgo de Cisneros, Francisco de Uriarte e Ignacio de Olaeta. El primero sería en Trafalgar "Jefe de Escuadra", el segundo tendría el grado de comandante de aquel buque y el tercero es reconocible como capitán del "Consejo del Jefe de Escuadra", es decir, a las órdenes directas del propio Cisneros. Ya hemos advertido que Hidalgo de Cisneros y Francisco de Uriarte eran de origen vasco, pero nacidos en Cartagena y Cádiz respectivamente a principios de la segunda mitad del XVIII. Para el caso de Olaeta, éste vino al mundo en Guernica (Vizcaya) durante 1757. Los tres sobrevivieron a Trafalgar con graves heridas.

9. Datos sobre este marino en *Catálogo de la Exposición histórico-naval oceanográfica vascongada*, San Sebastián, 1913. Existe un retrato del mismo que perteneció al conde de Serrallo.

10. En Archivo del Museo Naval de Madrid, Sección Mss., nº 1399.

11. Sobre la situación del *San Leandro* en Archivo del Museo Naval de Madrid, Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*, en Sección de Mss., nº 472.

12. Tomás de Ayalde fue ascendido a brigadier de la Armada tras la batalla, quedando asignado en 1806 al mando del *Príncipe de Asturias*. Allí permaneció hasta el final de la guerra contra Gran Bretaña en 1808. Con el cambio de tornas y el inicio de la Guerra de Independencia frente a Francia, llevó a cabo importantes acciones de defensa costera, siendo designado tras el conflicto mando del Arsenal de la Carraca en Cádiz durante 1818. Ante los sucesos de las grandes campañas de emancipación en América, acabaría sin embargo destinado aquel mismo año a La Habana hasta 1822, regresando a la Península para coadyuvar en el triunfo del Trienio Liberal. Tras soportar las persecuciones de Fernando VII durante la Década Ominosa, sería testigo en Cádiz del advenimiento del Estado isabelino a partir de 1833. Murió en esta ciudad durante 1836, después de que su "ideario ilustrado" terminara dirigiéndose hacia los postulados del liberalismo. Acerca de este marino, en Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán".

Baltasar Hidalgo de Cisneros era hijo del afamado marino guipuzcoano Francisco Hidalgo de Cisneros, quien había combatido en 1738 contra el almirante británico Matthews en el cabo Sicié, destacando además por sus conocimientos náuticos y su entereza a lo largo de las campañas navales del Norte de África entre 1775 y 1781 (acciones de Orán, Melilla y Argel). Se trataba pues de un oficial forjado al calor del reformismo borbónico de la Marina y de la consecuente política expansiva en el océano¹³. Su hijo Baltasar ingresó en la Armada durante 1770 y, tras ser destinado varios meses al Pacífico, participó luego en las referidas acciones norafricanas, distinguiéndose por su valor. Después de ser nombrado teniente de fragata en 1778, se halló en la Primera Campaña del canal de la Mancha bajo la autoridad del almirante Luis de Córdoba. Entre 1780 y 1781, al mando de las fragatas *Flecha* y *Santa Bárbara*, capturó diversos buques corsarios británicos en el Mediterráneo durante la Guerra de la Independencia estadounidense. Más adelante participó igualmente en las nuevas acciones de Argel al mando del jabeque *Mallorquin* y, a partir de 1790 y hasta 1794, se halló a las órdenes del almirante Lángara en las campañas de la Primera Coalición contra Francia por el Mediterráneo. En 1797, y al mando del navío de línea *San Pablo*, su intervención fue decisiva para salvar de la captura al *Santísima Trinidad* en el combate del cabo de San Vicente frente a Jerwis y Nelson. Por sus méritos en tal acción sería ascendido a “Jefe de Escuadra”, otorgándosele la potestad del navío *Santa Ana*. Con dicho buque se halló en la vigilancia del Mediterráneo occidental junto a otros navíos al objeto de paliar los efectos de la desastrosa derrota de Abukir (1798), inflingida por Nelson al ya por entonces aliado francés. Tras la Paz de Amiens fue destinado entre 1802 y 1803 al “Estado Mayor de la Armada”, ocupándose hasta 1804 de la Comandancia General del Arsenal de la Carraca. Allí realizó una trascendental labor para la preparación de las acciones posteriores contra Inglaterra. En 1805 se unió a la Escuadra en el El Ferrol, trasladando finalmente su insignia al *Santísima Trinidad* durante el verano de aquel año en consonancia con el regreso de la Flota Combinada a rada gaditana. Como veremos a continuación, en Trafalgar tuvo que rendir este navío tras feroz resistencia contra siete buques británicos escalonadamente, cuando ya el barco había quedado completamente devastado. No olvidemos que el *Santísima Trinidad* fue punto clave del ataque inglés desde el principio, al objeto de neutralizar su inmensa potencia de fuego¹⁴.

Junto a Hidalgo de Cisneros hubo de soportar también aquel castigo Francisco de Uriarte. Descendiente directo de una señera familia vasca asentada en Cádiz durante el siglo XVIII, sentó plaza de guardia-marina en 1774, hallándose de inmediato al año siguiente en los primeros combates de Argel. Entre 1777 y 1782 participó en el asalto de la isla Santa Catalina, el asedio a Gibraltar y la refriega del cabo Espartel contra el almirante británico Rodney. Durante esta última, que acabó en desastre, estuvo a las órdenes de Juan Lángara y fue compañero de Ignacio María de Álava. Entre 1788 y 1789 formó parte, como marino-científico, de la expedición del almirante Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes, llegando hasta el cabo de El Pilar, límite occidental de aquel área en Tierra de Fuego. Después de su regreso fue destinado a la Escuadra del Mediterráneo en 1793, de nuevo bajo la autoridad de Lángara, con objeto de enfrentarse a las tropas de la República Francesa durante la Primera Coalición. Allí trabaría amistad con el propio Hidalgo de Cisneros. Posteriormente se le asignó a varias comisiones de servi-

13. Francisco de Cisneros nació en Orio, Guipúzcoa, en el primer tercio del siglo XVIII, entrando como guardia-marina en la Armada durante 1738. Se trata pues de uno de los marinos de las primeras hornadas del reformismo ilustrado. Tomó parte del combate en el cabo Sicié contra el almirante británico Matesw, siendo ascendido a brigadier de la Armada en 1775. Con este rango combatió en Orán contra los norafricanos y en la defensa de Melilla, siendo así punto de referencia de oficiales más jóvenes como su propio hijo o Ignacio María de Álava. Luchó luego en Argel con la Escuadra del almirante Pedro Castejón hasta 1781, dándosele entonces el mando del navío *San Julián*. En 1790 fue ascendido a teniente general, participando en los combates iniciales de la Primera Coalición contra la Francia republicana. Falleció justo al final de la Campaña del Rosellón enfermo en Cartagena durante 1794. Sobre el conjunto de los marinos vascos pueden verse numerosos datos y objetos en el Museo Naval de Madrid y en el Museo Naval de San Sebastián. Queremos dar aquí nuestro agradecimiento personal a José María Unsain y a Soco Romano del Untzi Museoa de Donostia por su magnífica labor en la conservación y difusión del ámbito naval con respecto a nuestro tema de estudio.

14. Baltasar Hidalgo de Cisneros fue hecho prisionero por los británicos tras el combate y liberado posteriormente. Con el inicio de la Guerra de Independencia sería designado en 1809 por la Junta Central como Virrey del Río de la Plata. Pero la situación que se encontró allí fue de amplio espíritu independentista. Los criollos volvieron a embarcarlo para la Península a las pocas semanas. En 1813 fue nombrado Comandante General del Departamento de Cádiz y en 1818, con Fernando VII, Ministro de Marina y Director General de la Armada. A lo largo de 1819 comenzó a pertrechar una gran expedición dirigida a sofocar los levantamientos emancipadores en América, pero la proclamación del Trienio Liberal en 1820 bloqueó temporalmente los preparativos con su detención por los constitucionalistas. De forma posterior fue designado Capitán General del Departamento de Cartagena, en cuyo cargo permaneció durante toda la Década Ominosa hasta su muerte en 1829. El caso de Cisneros se resuelve en sentido contrario al de Ayalde: su idea de la Ilustración moderada fue mutando hacia postulados cada vez más conservadores, contribuyendo a sujetar el Trono del nuevo monarca absoluto. En la Marina “las dos Españas” se hicieron incluso más evidentes que en otros ámbitos de la política. Con respecto a este marino, en Archivo del Museo Naval de Madrid y Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.

ció para traer caudales desde el Río de la Plata. A principios del siglo XIX estuvo junto al almirante Mazarredo en Brest con los buques *Terrible* y *Concepción*, etapa en la que forjaría igualmente una estrecha relación con Cosme Churruca. Desde entonces, y por su consumada pericia marinera, se hallaría al mando de algunos de los mejores buques de la Armada, siendo los casos de los navíos *Príncipe de Asturias*, *Guerrero* y *Argonauta*. En marzo de 1805 era ya la primera autoridad del *Santísima Trinidad*, bajo los auspicios de su amigo y jefe Cisneros, quien confiaba en él plenamente¹⁵. Durante Trafalgar acabaría herido y hecho prisionero tras neutralizar parte de la potencia de fuego del navío *Victory*¹⁶.

El caso de Ignacio de Olaeta resulta realmente excepcional como profesional dentro de la Armada. Sentó plaza de guardia-marina en 1773, y desde entonces y hasta 1782 se halló en todos los combates de trascendencia de la época. Así pues, durante 1775 lo encontramos en las acciones de Argel como alférez de fragata dentro del buque *Santa Rosa de Lima*. Luego, desde 1776, es posible ubicarlo luchando frente al corso en el Mediterráneo con la fragata *Santa Teresa* e, inmediatamente, en la expedición al Brasil del marqués de Casa-Tilly, asistiendo al asedio de la isla de Santa Catalina (vemos pues que existen puntos comunes como aglutinante en los comienzos de muchos de estos oficiales). Nombrado alférez de navío, pasó más tarde a la Escuadra de Luis de Córdoba, haciendo igualmente la campaña naval del canal de la Mancha. Allí participó en la toma del navío británico *Ardiente*. Sin descanso, se halló también durante 1782, ya como teniente de navío, en el asedio a Gibraltar y la defensa de las baterías flotantes, así como en los combates contra las naves inglesas en el área del estrecho. Sus últimas intervenciones de esta época lo trasladan otra vez hacia América, destacando en el rescate del navío *La Limeña* entre Brasil y el Estuario del Plata. Es decir, una carrera inicial fulgurante, pero en el fondo poco premiada. A partir de 1782, y hasta mediados de aquella década, buscará reposo en la Península, entrando de nuevo en servicio durante 1789 sobre el navío *San Román* con ocasión de más encargos en tierras americanas. Concretamente, será comisionado al Virreinato de Nueva España, donde acabará organizando las flotillas de defensa entre Veracruz y La Habana al objeto de repeler los ataques enemigos sobre la zona. Para ello contaría con los buques *Castilla*, *Volador*, *Saeta* y *Flor de Mar*. Ascendido a capitán de fragata, permaneció en aquellas funciones hasta 1794, año en que regresó de nuevo a la Península a fin de participar en la guerra contra la Francia republicana durante la Primera Coalición. Haría la campaña al mando de la fragata *Pilar*. Después de la Paz de Basilea y el inicio de las hostilidades frente a Inglaterra, estuvo además en el combate del cabo de San Vicente en 1797 contra el almirante Jerwis. A raíz de ello, le sería otorgada la autoridad de la fragata *Atocha*, dentro de la Escuadra del almirante Mazarredo, para la defensa de Cádiz ante el asedio de Nelson. Tras la acción, permaneció navegando en torno a aquel puerto durante 1798 y 1799, en persecución de los buques ingleses que lo intentaron bloquear. Desde 1800, con el Segundo Tratado de San Ildefonso entre Francia y España, fue destinado a la Flota del almirante Bruix, realizando singladura para la defensa de Brest. Durante dicho período mantuvo autoridad en los navíos *Neptuno*, *Pelayo* y *Concepción*, para regresar a Cádiz posteriormente con la Flota del almirante Antonio de Córdoba. En Brest trabó amistad con Churruca y Moyúa, pudiendo impulsar un tanto su poderosa pero silenciada carrera. De este modo, fue nombrado capitán de navío, y entre 1804 y 1805 se halló en el armamento de los buques *Glorioso* y *Castilla*. Con

15. Uriarte pertrechó y comandó el *Trinidad* desde principios de 1805, hallándose en los listados del departamento de Cádiz que elaboró Gravina en marzo de aquel año para la Campaña contra Inglaterra. En Archivo del Museo Naval de Madrid, Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*, en Sección de Mss., nº 472, folios 166-169.

16. Tras el combate de Trafalgar Francisco de Uriarte fue también hecho prisionero y conducido a Gibraltar. Al igual que Ignacio María de Álava o Hidalgo de Cisneros tuvo un trato de gran consideración por parte de los oficiales británicos, especialmente en lo referido al vicealmirante Collingwood, quien como homenaje a su valor hizo que se le restituyeran su sable de honor (regalo de Napoleón), los restos de la bandera del *Trinidad* y un cuadro religioso de su propiedad. En 1806 sería designado Mayor General de la Armada y Consejero de Guerra. Sin embargo, en 1808 renunció a tales cargos negándose además a jurar fidelidad al nuevo rey José I Bonaparte. La Junta Central de Sevilla le nombró Jefe de la Junta de Inspección de la Armada contra las tropas francesas y en 1809 además Gobernador Militar de la Isla de León en Cádiz, con objeto de montar las defensas contra las tropas napoleónicas. Al final de la Guerra de Independencia fue también Comandante General del Arsenal de la Carraca y Gobernador de Cartagena. En 1814, opuesto en silencio a Fernando VII, dejó los cargos aludiendo motivos de salud y retirándose a Cádiz. No obstante el monarca, con intención de probar su lealtad, le nombró en 1816 Capitán General del Departamento de Cartagena, cargo al que no se atrevió a renunciar por el peligro que entrañaba la reacción del rey. En dicho puesto se mantuvo cinco años. Con el Trienio Liberal, desengañado del entramado político, renunció definitivamente a sus responsabilidades en 1822, trasladándose al Puerto de Santa María. Allí, discretamente, permaneció al margen de la represión establecida por el rey Fernando durante la Década Ominosa. Por fin, con el advenimiento de la era isabelina, fue ascendido a Capitán General de la Armada y nombrado Presidente del Almirantazgo, cargo en el que estuvo durante toda la guerra contra los carlistas. Falleció en 1842. Su herencia de la Ilustración se acabó transformando en liberalismo moderado a raíz de los radicales cambios que experimentó la España de la época. Fue así parte integrante de la consolidación del Estado Liberal en su primera etapa. En relación a este marino, en Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán".

la entrada de la Combinada en rada gaditana tras la ruta atlántica, embarcó en el *Santísima Trinidad* durante el mes de septiembre de 1805 como “Capitán de Consejo del Jefe de Escuadra”, Baltasar Hidalgo de Cisneros. En Trafalgar, Ignacio de Olaeta resultaría gravemente herido mientras defendía el costado de babor de aquella nave¹⁷.

3. LOS PROLEGÓMENOS HISTÓRICOS DE TRAFALGAR

Como podemos observar, la batalla de Trafalgar se enmarca en el corazón de la Era Napoleónica. A partir de la Paz de Amiens de 1802, con la que se cierra la Segunda Coalición, Gran Bretaña, Francia y la Monarquía de España inician un breve período de cese de hostilidades. No obstante, ni Napoleón ni el Gobierno británico asumen aquel Tratado como algo duradero, sino más bien como una tregua. De hecho, y ante las ambiciones mutuas de cada país, en mayo de 1803 París y Londres vuelven a declararse la guerra tomando como justificación la ocupación británica de la Isla de Malta y la negativa francesa a retirarse de los territorios italianos peninsulares. La Corona de España, aliada de Francia a través del Segundo Tratado de San Ildefonso (rubricado en octubre de 1800), establece además un Acuerdo de Subsidios con Napoleón que dota a la Armada francesa de fondos e infraestructuras sin que por entonces Madrid tuviese que entrar directamente en guerra. No obstante, el Gobierno inglés de William Pitt buscó desde el principio la confrontación también con Madrid, pues “prefería disparar a navíos que se detectasen que a caudales invisibles”¹⁸. Tras diversas refriegas en el Atlántico, durante las que se perdió un buen número de vidas civiles, por fin la Corona de España entraba en conflicto contra Inglaterra el 14 de diciembre de 1804¹⁹.

Desde el mes de enero de 1805 el Gobierno de Manuel Godoy dio inmediata orden de organizar preparativos en los tres grandes departamentos navales (Ferrol, Cartagena y Cádiz) al objeto de apoyar la maniobras napoleónicas contra Gran Bretaña. El destino político de Manuel Godoy se encontraba por entonces estrechamente unido a las directrices continentales del emperador Napoleón I, pues no contaba en la Península ni con el apoyo de la alta nobleza, ni tampoco con la aquiescencia de los viejos ministros ilustrados. Sin embargo, dentro de la Flota la posición profrancesa era más nitida, esencialmente encabezada por Mazarredo y por Federico Gravina, quienes aspiraban a un mayor control de los registros oceánicos junto a la deslumbrante Francia consular y en contra del viejo enemigo británico.

El Plan de Napoleón tenía un objetivo claro: destruir Inglaterra, pero no en las costas, sino en su propio territorio. A este fin concentró siete cuerpos de ejército en el litoral de Boulogne entre finales de 1804 y la primavera de 1805, con la intención de desencadenar en el momento propicio la invasión sobre Londres. Se trataba de las unidades de la temible *Grande Armée*, mucho más poderosas en tierra que las dispersas fuerzas insulares británicas. Pero para todo ello requería que el canal de la Mancha quedase libre del control británico durante algunos días, a fin de propiciar un desembarco masivo. En este escenario entraba el protagonismo de la Flota Combinada hispano-francesa²⁰.

El almirante Villeneuve, al mando de dicha Flota, debía de salir del puerto de Tolón con las unidades galas y reunirse luego en Cádiz con los buques españoles que estaban bajo la autoridad de Federico Gravina. Desde la rada gaditana tendrían entonces que tomar rumbo hacia las Antillas, procurando atraer la atención de Nelson y de las unidades de la *Royal Navy*. El objetivo final era dejar allí desorientado a Nelson y volver a toda vela hacia Europa, para entrar lo antes posible en el canal de la Mancha

17. Ignacio de Olaeta, como todos los mandos del *Trinidad*, quedó como prisionero por los británicos después de la batalla. Tras su liberación, fue ascendido a brigadier de la Armada en noviembre de 1805 y con el inicio de la Guerra de la Independencia en 1808 participó entre el 9 y el 14 de julio en el asalto y toma de la Escuadra francesa del almirante Rosily sita en Cádiz. Durante el conflicto se halló al mando de los navíos *Neptuno* y *Miño*. Con este último buque realizó tres singladuras hacia La Habana y Veracruz para traer caudales a la Península y, a la par, proporcionar armas contra los insurrectos de la primera fase de la emancipación americana. A su vuelta, sería nombrado vocal del Consejo de Guerra que se formó en el Puerto de Santa María para juzgar a los militares colaboracionistas con los franceses, siendo ascendido también a Jefe de Escuadra en 1814. Sin embargo falleció en Cádiz durante 1815 a los 58 años de edad, sin que su trayectoria política pudiera por tanto verificar rumbo durante los excesos de Fernando VII. Sobre este marino, en Archivo del Museo Naval de Madrid y Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.

18. Con respecto a todo lo referente a la Era Napoleónica y la batalla de Trafalgar, en CAYUELA FERNÁNDEZ, José y POZUELO REINA, Ángel: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*, Ariel-Planeta, Barcelona, 2004.

19. Sobre la Declaración de Guerra, en MARCH Y LABORES, J.: *Historia de la Marina Real Española desde el descubrimiento de América al combate de Trafalgar*, Madrid, 1856.

20. Véase PEZZI, R.: *Las campañas napoleónicas*, Madrid, 1912.

y propiciar el desembarco napoleónico. Es decir, Napoleón cometía el grave error de subordinar un gigantesco Plan terrestre de invasión a un débil Plan marítimo. Los imponderables de semejante acción podían ser múltiples, y Bonaparte comenzó pronto a no tener tiempo, pues Gran Bretaña abriría lo antes posible conversaciones con Moscú y con Viena para atacar la frontera oriental francesa.

El 30 de marzo de 1805 Villeneuve sale de Tolón, reuniéndose con Gravina días después. Ambos, con sus respectivos grupos de navíos, parten de Cádiz el 9 de abril y llegan a Martinica el 30 de mayo. A los pocos días tienen noticia de que Nelson ha caído en el ardid y que se encuentra cerca de la Barbada. Rápidamente, y sin ser detectados, inician singladura de vuelta, situándose cerca de las costas gallegas a mediados de julio²¹. Sin embargo, el regreso de la Combinada resulta muy fatigoso y lleno de problemas. La Flota lleva exceso de tripulaciones, escasean el agua y los víveres y empiezan a darse casos de escorbuto. Además, sufren temporal en medio del océano. Como colofón, se encuentran con las unidades del almirante británico Calder en el cabo de Finisterre, librando una tremenda refriega. Calder termina huyendo, pero en la confusión del combate la Combinada pierde los navíos *Firme* y *San Rafael*, que acaban capturados por los ingleses²². Por fin, el 27 de julio la Escuadra fondea en Vigo. Allí queda Villeneuve, pues Gravina parte con varios buques hacia El Ferrol. Son desembarcados los hombres en peor estado y a la Flota se le unen las unidades de refuerzo de Grandallana y de Gourdon. Así pues, Churruca, Moyúa y Gomendio se insertan en la Combinada bajo el mando de su viejo amigo y jefe Federico Gravina.

El día 13 de agosto la Escuadra parte por fin de la Ría de Ares con teórico rumbo hacia el Canal de la Mancha. Sin embargo, se avistan multitud de velas en el horizonte y Villeneuve decide no arriesgar los buques, casi todos en mal estado. Sin comprobar estandartes, el almirante francés asume el rumbo hacia Cádiz, posiblemente con la intención de buscar nuevo refuerzo en las grandes unidades que guardaba Ignacio María de Álava. No obstante, acababa de cometer un grave error: los buques avistados en lontananza no eran la temible Flota británica que él imaginaba (pensaba incluso que Nelson había podido juntarse ya con el resto de la *Royal Navy*), sino las naves del contralmirante Allemand procedentes de Rochefort, que venían también en su ayuda para poner proa hacia el Norte²³.

Villeneuve y Gravina entraron en Cádiz el día 20 de agosto de 1805. De inmediato Napoleón, al tener noticias de tan tremendo fallo, descargó toda su ira sobre Villeneuve (se inicia aquí la leyenda negra del almirante francés), dando además órdenes secretas de hacer virar los cuerpos de ejército hacia el centro de Europa. A partir del mes de abril Austria y Rusia se habían aliado con Gran Bretaña, formándose así la Tercera Coalición. El emperador Napoleón, viendo que era imposible la invasión inmediata de Inglaterra, decidió entonces atacar frontalmente a las unidades austro-rusas: "si no era posible tomar Londres, se tomaría Viena"²⁴.

Al encabalgarse los planes, la Flota Combinada queda descolgada de la estrategia inicial de Napoleón y comienza a ser bloqueada por una gran concentración de navíos de la *Royal Navy*. De hecho, Nelson llega el 28 de septiembre para hacerse cargo del mando e intentar dar una batalla de aniquilamiento. Los británicos no podían desaprovechar tal ocasión. Sin embargo, se reciben órdenes directas de que la Combinada salga de Cádiz para unirse a la ofensiva napoleónica hacia el Este por el flanco Sur del Mediterráneo. Ni Gravina, ni Ignacio María de Álava, ni Hidalgo de Cisneros, ni Churruca, ni Alcalá Galiano, ni Antonio de Escaño, es decir los principales comandantes de la parte española de la Combinada, estuvieron de acuerdo con semejante desatino. Era mejor esperar a que el invierno desbaratase el bloqueo británico y entonces tener oportunidades suficientes para dar una contraofensiva en condiciones. De hecho, el propio Cosme Damián Churruca desconfiaba abiertamente de la postura Villeneuve ante la conminación de las órdenes imperiales:

21. Entretanto, y como ya hemos señalado, Ignacio María de Álava se ha quedado en Cádiz como "Jefe de Escuadra", junto a José Gardoqui, Hidalgo de Cisneros, Ignacio de Olaeta y Francisco Uriarte, al mando de varias gigantescas unidades de tres puentes, entre las que se destacan los mentados *Santa Ana* y *Santísima Trinidad*. Los oficiales Churruca, Moyúa y Gomendio esperan en El Ferrol, bajo las órdenes del almirante Grandallana. En el caso de Francisco Moyúa, antes al mando del navío *San Telmo*, será trasladado como segundo jefe del *San Juan Nepomuceno*, bajo la autoridad de Cosme Churruca. Con respecto a Anselmo Gomendio, su destino final será el navío *San Ildefonso*.

22. Al respecto, Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*, en Sección de Mss., nº 472.

23. En relación a ello, CAYUELA FERNÁNDEZ, José y POZUELO REINA, Ángel: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas... Op. cit.*, pp. 199-223.

24. *Ibidem*, pp. 236-258.

“No apruebo la salida de la escuadra combinada porque está muy avanzada la estación y los barómetros anuncian mal tiempo; no tardaremos en tener vendaval duro, y por mi parte creo que la escuadra combinada haría mejor guerra a los ingleses fondeando en Cádiz que presentando una batalla decisiva. Ellos (*los británicos*) tienen con qué reponer las naves que les destroceamos en un combate, pero ni España ni Francia cuentan con los recursos marítimos que posee Inglaterra. Además el reciente combate sobre el cabo de Finisterre ha hecho ver a la escuadra francesa espectadora pasiva de las desgracias de la nuestra; sus buques han visto que nos apresaban los navíos San Rafael y Firme, y no hicieron ni un movimiento para represarlos, no pudiendo hacerlo los nuestros por las muchas averías que sufrieron de resultas del encuentro, y me temo mucho que en la acción que vamos a tener suceda otro tanto (*al respecto, Churruca no tiene en cuenta las posiciones galas en Finisterre, muy alejadas, pues aunque intentaron ayudar no llegaron a tiempo*). ¿Porqué salir el almirante francés de la bahía de Cádiz? Aquí obligaríamos a los ingleses a sostener un estrecho bloqueo, otro en Cartagena, donde hay armadas fuerzas navales, y otro también sobre Tolón. Para estos bloqueos tendrían que hacer grandes sacrificios: con el sostenimiento de tres escuadras en un invierno que está próximo, y con las averías que forzosamente han de tener, conseguiríamos ventajas equivalentes a un combate. Pero no hay remedio; es preciso obedecer y ser víctima de la política y de los planes de Napoleón. Todo esto lo conoce el almirante francés, pero quiere a toda costa empeñar una acción, porque sabe que está mal en su Gobierno y quiere reparar su crédito antes de la llegada de su relevo, que sabe ha de estar en Cádiz de un día a otro”²⁵.

En pocas cosas se equivocaba Churruca. El día 8 de octubre de 1805 se celebra Consejo de Mandos en el navío *Bucentaure* de Villeneuve. La opinión es unánime entre todos los jefes frente a las vacilaciones del almirante francés: no se negaban a partir, pero ya que las Instrucciones remitidas por Napoleón no determinaban el momento de la salida, esperarían a la ocasión más favorable. Es decir, Gravina, Ignacio María de Álava, Churruca, Hidalgo de Cisneros y los demás se salían con la suya. Pensamos que tácitamente Villeneuve también. La Escuadra se quedaba en puerto para ser reparada.

Sin embargo, pronto cambió toda la semblanza de la situación. Entre los días 15 y 17 de octubre el almirante Villeneuve se entera por una filtración de noticias que Napoleón había decidido por fin secretamente desde semanas antes relevarle del cargo. El nuevo comandante de la Combinada sería el almirante Rosily Mesros, que estaba ya a pocas millas de Cádiz. Villeneuve se ve entonces entre la espada y la pared, y toma una decisión drástica: prefiere enfrentarse a Nelson que al emperador Napoleón. El almirante francés teme, angustiosamente, por su carrera y por su propia vida. El día 19 de octubre da orden de sacar a la Flota Combinada. Como es lógico, Gravina, Álava, Churruca, Cisneros, Uriarte, Alcalá Galiano y todos los oficiales de rango de la Escuadra quedan estupefactos, incluidos por supuesto los subordinados franceses, como en los casos de Cosmao, Magon o Inernet. Pero la orden se obedece, aun siendo un despropósito, pues Villeneuve es el “Comandante en Jefe” de la Escuadra todavía.

El día 20 de octubre las dos flotas rivales se avistan cerca del cabo de Trafalgar. La Combinada forma línea de Combate a las 9 de la noche del día 20. Pero Nelson tiene un Plan medido al milímetro, tesitura contraria a las vaguedades tácticas de Villeneuve. El almirante británico formará a la Escuadra inglesa en dos columnas perpendiculares a la formación hispano-francesa. Su intención es partir en dos la larga línea de la Combinada y dar dos batallas por separado con superioridad numérica en cada área: la primera de centro a retaguardia de los rivales y, una vez aniquilada esta zona, la segunda de centro a vanguardia. El factor sorpresa en dicho Plan fue decisivo. Las unidades más pesadas de los ingleses, el *Royal Sovereign* de 110 cañones y al mando del vicealmirante Collingwood y el *Victory* del mismo artillaje y al mando del propio Nelson, serían los primeros en tomar contacto con la línea de la Combinada. Pero además el Plan de Nelson tendría “un regalo” inesperado. A primeras horas del día 21 el almirante Villeneuve, viendo la táctica británica de ataque en cuña, ordenó inesperadamente un viraje a toda la Flota para poner proa hacia Cádiz. Tal viraje resultaría fatal. El caos se adueñó de la maniobrabilidad de los buques y la capacidad cañonera se perdió en los momentos iniciales del combate.

¿Dónde ubicamos a nuestros protagonistas tras la virada? El vicealmirante Ignacio María de Álava se encuentra hacia el Centro-Sur de la formación sobre el formidable *Santa Ana*. No tiene intención de ceder ni un ápice al enemigo. Junto a él se halla su segundo, José Gardoqui, dando las órdenes pertinentes para aguantar por mura de babor. Un poco más hacia arriba se sitúan el *San Agustín*, donde están destinados Ramón Echagüe y Agustín Monzón, así como el *Santísima Trinidad*, al mando de Hidalgo de Cisneros, junto al que encontramos a Francisco Uriarte e Ignacio de Olaeta. La posición de este último navío, en el Centro justo de la línea, es comprometida, pues defienden ade-

25. Información documental en *Grandes Batallas Navales. Trafalgar, 1805*, Círculo de Amigos de la Historia, ediciones Ferni, Barcelona, 1972, pp. 135-136.

más la proa del *Bucentaure* de Villeneuve. Casi inmediatamente por debajo del *Trinidad* se distingue al *San Leandro*, donde localizamos a Tomás de Ayalde. El buque se percibe entre las naves francesas *Neptune* y *Redoutable*. Hacia el extremo Sur de la línea, y por debajo del *Santa Ana*, queda enclavado también Anselmo de Gomendio como mando del *San Ildefonso*, cubriendo con su eslora al enorme barco de Federico Gravina, el *Príncipe de Asturias*. Por debajo del *Príncipe de Asturias* llegamos por fin al *San Juan Nepomuceno*, donde se encuentran respectivamente como autoridad y segundo oficial de a bordo Cosme Damián Churruca y Francisco de Moyúa y Mazarredo. La suerte esta echada. A las 12, 8 minutos del mediodía del 21 de octubre de 1805, el *Royal Sovereign* de Collingwood inicia combate contra el *Santa Ana* de Ignacio María de Álava. A las 12, 20 minutos, el *Victory* de Nelson comienza a lanzar sus andanadas contra el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros y contra el *Bucentaure* de Villeneuve. Les siguen en dos formaciones el resto de los 28 navíos de los que consta la Escuadra de Gran Bretaña. Comienza la carnicería.

4. LA BATALLA

Se ha dicho en algunas ocasiones que los marinos ilustrados en Trafalgar solo hicieron una cosa: morir o quedar gravemente heridos. Nada más lejos de la realidad de los hechos. Su resistencia, ante condiciones tan adversas, mostró en pocas horas la valía de aquella mixtura de "científicos-guerreros" con mucha más intensidad que posiblemente a lo largo de toda sus vidas. Quizás lo más lamentable, más allá de la derrota, fue que hombres tan valiosos en el campo de la ciencia y la iniciativa del progreso acabasen directa o indirectamente de un modo tan brutal.

El choque entre el *Royal Sovereign* y el *Santa Ana* es ya legendario. El *Sovereign*, seguido inmediatamente por el *Belleisle*, el *Mars* y el *Tonnant*, se aproximaba a toda vela sobre la línea de la Franco-española. Desde el *Santa Ana* Ignacio María de Álava daba órdenes a pleno pulmón para situarse delante del gigante inglés. No importaba poner toda la mura de babor en riesgo frente a la quilla enemiga. La intención era "frenarlo en seco". De repente, y observando las intenciones de Collingwood, el capitán Boudouin del navío francés *Fougueux* decidió auxiliar al *Santa Ana*, interponiendo su proa también sobre el avance del *Sovereign*. Sin embargo el vicealmirante Collingwood, empujado además por el resto de sus buques, se dirigió a partir en dos el palo del *bauprés* del navío francés. Ante el riesgo, Boudouin hizo virar de nuevo al *Fougueaux*, colocando al navío británico prácticamente borda con borda con el *Santa Ana*. Pero Álava había conseguido ubicar la nave en mejor posición gracias a los minutos ganados por el *Fougueaux*. La primera andanada del *Santa Ana* retumbó todo el escenario bélico, deshaciendo gran parte de las defensas del *Sovereign* hasta destrozar varios tabloneros de la enorme primera cubierta enemiga. De inmediato el buque inglés comenzó a descargar sus propios cañonazos, iniciando la desartoladura del barco de Ignacio María de Álava, al que se le derrumbó el *palo de mesana*. El ruido ensordecedor, el olor a carne quemada y a pólvora, los gritos de socorro de los heridos y las órdenes desenfundadas de los mandos se mantuvieron durante varias horas. Sobre las 2 de la tarde Ignacio María de Álava caía gravemente herido en la cabeza. Perdió el conocimiento. Inmediatamente, José Gardoqui lo trasladó a un lugar seguro dentro del navío y continuó lanzando a su tripulación contra la marinería británica. El encarnizamiento del combate fue terrible, siendo herido el propio Gradoqui en torno a las 2 y media. Pero en el *Sovereign* las cosas no iban mejor. El navío británico estaba ya desartolado y sin posibilidad de maniobra. El propio Collingwood hubo de abandonarlo a toda prisa en la fragata *Euryalus*, quedando la nave al mando del capitán Rotheram²⁶. Sin embargo el *Santa Ana*, ante su evidente falta de altos mandos y en condiciones de devastación, no tuvo más remedio que rendirse en torno a las 3 menos cuarto de la tarde. Álava y Gardoqui fueron hechos prisioneros, pero por poco tiempo. El buque fue liberado posteriormente el día 23 por la flotilla de salvamento de Cádiz. El vicealmirante Álava y el capitán Gardoqui desembarcaron con grandes contusiones y el orgullo tocado, pero vivos. Con respecto al *Royal Sovereign*, entró en Gibraltar días después, casi para el desguace, remolcado por varios buques. El *Santa Ana* tuvo 97 muertos y 141 heridos²⁷. Evidentemente, paró al titán inglés con un coste muy alto.

Pero si la suerte del *Santa Ana* fue dramática, la del *Santísima Trinidad* se convirtió en paradigma de lo que puede representar una tragedia sobre el mar. El mismísimo Nelson tenía la intención de ata-

26. Al respecto, Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*, en Sección de Mss., nº 472.

27. Las cifras pertenecen a un afamado documento de Antonio de Escaño, en Archivo del Museo Naval de Madrid, Sec. Mss., 2162, H 178.

car el buque con su *Victory* en las primeras escaramuzas y había dado además órdenes de que se le capturase a cualquier precio²⁸. La acción de Nelson se inició con el intento de atravesar la línea Franco-española entre el *Trinidad* y el *Bucentaure*. Al observar la táctica, Hidalgo de Cisneros dio orden de juntar la popa del *Trinidad* a la proa del buque insignia de Villeneuve, a la par que iniciaba el cañoneo sobre el *Victory*. No obstante, Nelson consiguió su propósito de cortar la fila enemiga virando a través de la popa del *Neptune* francés, buque contiguo al *Bucentaure*. De este modo se situaba sobre el *Trinidad* por la aleta de estribor. Eran las 12 y media del mediodía. Por la potencia del buque, Francisco de Uriarte dio orden de fuego en andanadas contra el *Victory*. Sin embargo, en cuestión de un cuarto de hora el *Temeraire*, segundo buque británico de la columna inglesa, abrió andanada también por el costado de babor del *Santísima Trinidad*, comenzando así una terrible acción entre dos fuegos. Los 140 cañones del *Trinidad* se emplearon a fondo, apartando al *Victory* (que comenzó combate contra el *Redoutable*) y al *Temeraire* (también contra el *Redoutable* y contra el *Fougueaux*). Sin embargo, y por el impulso del propio Plan de Nelson en función del ataque en cuña, a estos navíos británicos les sustituyeron contra el *Trinidad* casi de inmediato el *Neptune* inglés, el *Leviathan* y el *Conqueror*. Se trataba de un ataque escalonado por parte de las unidades rivales. De hecho, esta fase duró entre la 1 del mediodía y las 3 de la tarde, destrozando gran parte de la arboladura del navío español. Sobre la cubierta del *Santísima Trinidad* apenas se podía apuntar con armas convencionales, pues el retumbar de sus andanadas, al ser por ambas muras, hacían vibrar el buque hasta sus cuadernas. Durante estas terribles horas fue herido de gravedad Ignacio de Oleata, que empero intentó continuar de pie para ordenar el cañoneo hasta perder finalmente el conocimiento. El *Leviathan*, tras quedar dañado en la cubierta principal, abandonó la refriega para enfrentarse a contrincantes de menor tamaño, particularmente a los buques que desde la Vanguardia venían al auxilio del *Trinidad* y del *Bucentaure*, entre los que se encontraba el *San Agustín*. Junto al *Leviathan* se unieron el *Orion*, el *Minotaur* y el *Spartiate*. No obstante, y en sustitución del anterior, al bombardeo del *Trinidad* se adjuntó un nuevo buque, el navío de 64 cañones *Africa*. El comandante de este último navío, ante el estado que presentaba la nave de Cisneros, desarbolada de sus mástiles, con la cubierta anegada ante el peso de los palos y una gran cantidad de heridos, propuso un breve alto el fuego para ofrecer a Cisneros y a Uriarte la rendición. Sin embargo, ninguno de los dos mandos del barco aceptó la propuesta, prosiguiendo la terrible refriega hasta las 4 de la tarde aproximadamente. A lo largo de esta última hora fue herido Uriarte y luego el propio Cisneros. Sin mandos principales, y con una perspectiva de destrucción total sobre la cubierta, el *Trinidad* acabó rindiéndose al enorme *Prince*, navío que entró en combate al final de la refriega. Es decir, entre las 3 y las 4 de la tarde el *Trinidad* hubo de soportar los fuegos escalonados de cuatro barcos británicos por ambas muras: el *Neptune*, el *Conqueror*, el *Africa* y el *Prince*. Sobran comentarios. La caída del buque de Hidalgo de Cisneros significó realmente el final de la resistencia del Centro de la Combinada. El buque fue apresado y remolcado por el *Prince* tras la batalla. Cisneros, Uriarte y Olaeta serían hechos prisioneros por los ingleses y llevados a Gibraltar, pero el fantasmal casco del *Trinidad* se hundió el 24 de octubre cerca de la Punta de Caraminal como consecuencia del temible temporal que sobrevino durante los siguientes días. Los ingleses tuvieron que soltarlo, nunca pudieron exhibirlo como trofeo. De los 108 heridos que había en sus bodegas cuando se hundió, la mayor parte de ellos acabaron arañando el casco del navío antes de perderse en las profundidades.

El *Leviathan* alcanzó al *San Agustín* sobre las 3 menos cuarto de la tarde. El navío del comandante Cagigal había sido uno de los pocos que desde la desmembrada Vanguardia intentaron socorrer sin demasiada táctica y con mucho valor al maltrecho Centro de la Franco-española. En un principio el *San Agustín* pareció equilibrar el combate contra el *Leviathan*, provocando gran devastación sobre

28. Ésta es la narración según los documentos de lo acontecido al *Santísima Trinidad* durante las largas horas que duró su asedio durante el combate: «El Navío *Trinidad*, conociendo la intención del enemigo que se dirigía a cortar la Línea tres Navíos de tres puentes, por entre su popa y proa del *Bucentaure*, maniobró para evitarlo. Al fin lo verificó el *Victory* por la popa del *Neptune* francés, y colocándose al *Trinidad* por la aleta de estribor, y los otros dos que lo seguían por costado de babor fue puesto el *Trinidad* entre dos fuegos. En esta disposición emprendió el combate de lo más sangriento y vigoroso desde las 12 del día [exactamente 12 y veinte]. A las 3 de la tarde se hallaba con tantas averías que trató salir de Línea para separarse algún tanto, y evitar se le echara encima el *Bucentaure*, ya desarbolado; pero no pudiéndolo conseguir siguió batiéndose con obstinación. A las 3 y media se encontraba el Navío sin gobierno, desarbolado de todos sus palos, inutilizada mucha parte de su artillería y la restante sin poder hacer fuego por tener los costados embarazados con los destrozos de su arboladura y velamen, cubiertas sus baterías de cadáveres y heridos, y con muchas averías. Sin embargo, siguió sin rendirse hasta las 4 de la tarde, que no siéndole absolutamente posible aguantar más la acción, arrió su bandera por evitar la total mortandad de la gente que sin poder hacer fuego lo estaba sufriendo [pensamos que este dato es inexacto en la fuente que utilizamos, pues por otras fuentes consultadas, españolas, inglesas y francesas, se nos indica que la rendición se produjo aproximadamente pasadas las 4, acercándose más bien a las 4 y cuarto de la tarde]». Sobre la odisea del *Santísima Trinidad*, en Archivo del Museo Naval de Madrid, Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*, en Sección de Mss., n.º 472, folios 179 (vuelta) y 180. Del mismo modo, para el *Santísima Trinidad*, es necesario ver el Parte de Campaña de su comandante D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», Sec. Archivo Histórico, leg. n.º 4839.

su gente. Se hallaban a pocas yardas de la proa del *Trinidad*. Pero en cuanto el navío de Cisneros fue abatido, el *San Agustín* acabó también atacado desde la retaguardia por el *Neptune* inglés. Entre dos fuegos contra ambos navíos de tres puentes, la resistencia del *San Agustín* terminó en carnicería²⁹. Entre las 3 y media y las 4 y cuarto de la tarde fallecían los tenientes de navío Ramón Echagüe y Agustín Monzón en el lado de estribor de la cubierta, intentando sujetar el segundo abordaje de la nave. Contra el navío se adjuntaron además a partir de las 4 y media otros dos buques británicos de 80 cañones, creemos que el *Minotaur* y el *Spartiate*. El *San Agustín* no pudo aguantar el masivo embate y se rindió a los británicos a las 5 y media de la tarde aproximadamente, es decir, sin parar de cañonear hasta el final de la batalla. Su defensa tuvo un enorme coste, con 180 muertos y 200 heridos.

Con respecto al navío *San Ildefonso*, donde se hallaba como segundo Anselmo de Gomendio, está claro que sirvió desde el principio como escudo del muy castigado *Príncipe de Asturias*. El propio Gomendio tuvo un papel fundamental en los hechos, así como en la narración posterior de lo acontecido. Los buques británicos *Defiance* y *Revenge* atacaron por igual al *Príncipe* y al *San Ildefonso* desde el principio. Ante el tamaño del *Príncipe* de Gravina, de tres puentes, se suman a la refriega el *Thunderer* y el *Polyphemus*. A la 1 y cuarto del mediodía es herido el comandante del *San Ildefonso*, José de Vargas, transfiriendo el mando a Anselmo de Gomendio. Sobre las 1 y media salió del combate el *Defiance* completamente destrozado. Entonces entran en batalla contra ambos buques españoles dos navíos más, el *Swiftsure* y, creemos, que el *Defence*, dando así paso a una acción escalonada por intervalos. Sobre las 3 y cuarto de la tarde el *Príncipe de Asturias* logra virar y apartarse de los enemigos, que han quedado en muy mal estado. Ante la maniobra del navío de Gravina los barcos ingleses, incapaces de seguirle, se retiran también del combate. Todos ellos menos el *Defence*, que sobre las 4 de la tarde volvió a caer sobre el maltrecho *San Ildefonso*. El buque de Gomendio se hallaba ya desarbolado, con muchos balazos a flor de agua y sin gente para atender las baterías como consecuencia del número de heridos, es decir, sin capacidad alguna de lucha, mientras que la nave inglesa se encontraba en mucho mejor estado. Aunque Gomendio intentó resistir al *Defence* algunos minutos más, no obstante, ante la desproporcionada cantidad de bajas, decidió por fin rendir la nave a las 4 y cuarto, evitando así una mayor matanza. Según el propio "Parte Oficial del Navío", Vargas autorizó a Gomendio a que "... arriase la bandera para evitar el sacrificio de una tripulación que había cumplido su deber sosteniendo un combate de cuatro horas y media"³⁰. La rendición quedó verificada por el capitán George Hope del *Defence* y por el herido José de Vargas en presencia del agotado Gomendio³¹. Tanto José de Vargas como Anselmo de Gomendio fueron hechos prisioneros por los británicos, siendo liberados semanas después. Habían caído 160 hombres entre muertos y heridos. Del buque solo se sostenía el casco y el palo de trinquete.

29. El *Parte del navío San Agustín* en relación con toda su trayectoria en el combate, firmado el 13 de noviembre de 1805 por el comandante Felipe L. Cagigal, refiere el proceso del siguiente modo: «[...] Formada la escuadra en línea de batalla, orden inverso, mura a babor, ocupaba en ella este navío la cabeza del centro de la Armada por la proa del *Trinidad*. Una de las columnas en que desplegaron los enemigos se dirigió al medio de la vanguardia, recorriendo desde allí por barlovento hasta el centro, en cuyo instante ordené hacer fuego, que, efectivamente, se rompió en todas las baterías con serena prontitud, actividad y, a mi parecer, con conocido acierto. Duró hasta las tres, poco más o menos, hora en que, habiendo desfilado toda la línea enemiga, y atacado al navío *Trinidad*, cortando el centro por aquella parte y abrumándole sobremanera, mandé pasar la gente a estribor, a quien a las primeras descargas hechas con todo ardor y acierto, rompimos parte de sus vergas; pero, al fin, rendido el *Trinidad*, se emplearon contra el *San Agustín* los dos navíos de tres puentes que, por babor y estribor, le batían, tomando nuestras aletas y enfilando todas sus baterías en las que quitaron una porción de cascabeles a sus cañones, a quienes se les contestaba con las miras de popa y algunos cañones de esta parte, pues era preciso además continuar el fuego por el costado contra los otros dos navíos de 80, que, por estribor y mura de la misma banda, nos acribillaban a metralla. Roto el centro y rendidos algunos buques de él, se replegó el enemigo en número de cinco navíos sobre éste, que sostuvo su fuego hasta más de las cinco y media de la tarde, que fue preciso ceder a tanta superioridad y a dos repetidos abordajes: que al tercero ya no pudo oponérseles suficiente gente por hallarse ocupada en las baterías la poca que restaba, continuando el fuego contra los otros buques que me estrechaban a tiro de pistola [...]. En DESBRIÈRE, E.: *La champagne maritime de 1805. Trafalgar*, Librairie Militaire R. Chapelot et Cie., París, 1907, Rapports Espagnols, pp. 362-363.

30. *Parte del navío San Ildefonso*, en DESBRIÈRE, E.: *La champagne maritime de 1805. Trafalgar... Op. cit.*, Rapports Espagnols, pp. 381-382.

31. En el Informe posterior de Gomendio al comandante Vargas podemos leer lo acontecido al navío: "(Parte complementario de Anselmo de Gomendio, segundo del *San Ildefonso*).- En cumplimiento a la orden de V.S. de participarle por escrito las ocurrencias del combate del 21 del presente, después que V.S. se vio en la dura precisión de retirarse a causa de su herida, debo decirle; que los dos navíos que, a su retirada, batían a éste a tiro de pistola, conservaron la posición hasta la 1 y 1/2 de la tarde (el *Defiance* y el *Revenge*, el primero para apartarse luego definitivamente del combate tras otra andanada del *Príncipe*, y el segundo para proseguir la acción contra el buque de Gravina), a cuya hora fueron relevados por otros dos (el *Thunderer* y el *Polyphemus*, o bien el *Thunderer* y el *Swiftsure*, que si estaban atacando ya al *Príncipe* iniciarían ahora sus fuegos contra el *San Ildefonso*), los cuales me destruyeron considerablemente el aparejo e introdujeron muchas balas a la lumbre del agua, obligándome a poner en uso las bombas, y me metieron dentro muchos tacos incendiados, por los cuales se prendía fuego el alcázar y toldilla, cuya extinción conseguí con mucho trabajo; desarbolé del palo del trinquete a uno de estos dos navíos que me causaron tantas averías, y se retiraron del combate; a las 3 de la tarde, viendo que se dirigía para mí el navío *Defence*, que aún no había combatido (se refiere a no haber combatido contra el *San Ildefonso*), situándose por mi aleta de estribor, con un fuego muy vivo y sostenido, concluyó la obra que tanto avanzaron los otros cuatro anteriores, acabando de desarbolarme enteramente, matándome e hiriéndome mucha gente (...)" . *Parte del navío San Ildefonso*, en DESBRIÈRE, E.: *La champagne maritime de 1805. Trafalgar... Op. cit.*, Rapports Espagnols, pp. 381-382.

En cuanto al *San Leandro*, muy cerca del *Trinidad* en el momento de iniciarse la batalla, quedó sin embargo sotaventado tras el viraje ordenado por Villeneuve, en una posición muy embarazosa para el combate. Pudo sin embargo cañonear al *Temeraire* británico por estribor cuando se acercaba en auxilio del *Victory* de Nelson, pero el comandante del *Temeraire*, Elias Harvey, logró zafarse del navío español con facilidad ante su desafortunada posición tras lanzarle una letal andanada. El *San Leandro* del capitán José Quevedo y de Tomás de Ayalde, después de una larga y dificultosa maniobra para enderezar el rumbo, orientó la proa sobre las 4 de la tarde en defensa del *Príncipe de Asturias*, al efecto de cubrir su retaguardia. Fue uno de los pocos buques que consiguió entrar en Cádiz horas después, junto al navío de Gravina, tras el terrible combate. No obstante, tuvo 8 muertos y 22 heridos.

Pero la actuación de Ayalde se manifestaría excepcional los días siguientes, durante los difíciles sucesos de rescate de heridos y naufragos, especialmente en el caso del navío *Neptuno*. Por encargo de Antonio de Escaño, y en reunión de mandos del mismo día 22 de octubre, se resolvió crear una flotilla de salvamento al efecto de recuperar buques y víctimas. Ayalde sería entonces nombrado "Ayudante General de la Escuadra". La terrible tempestad que se desencadenó tras la batalla había comenzado con mucha lluvia, enormes olas y pésima visibilidad. En aquellas condiciones logró represarse al navío *Neptuno* del comandante Cayetano Valdés el día 23, pero aquel buque encalló esa misma noche sobre las rocas de la costa, comenzando a destrozarse por el ímpetu del oleaje. Los heridos aún estaban dentro y la desesperación comenzó a adueñarse del resto de los tripulantes. Con riesgo de sus vidas, desde el litoral se acercaron en su auxilio el capitán de fragata Pedro Cabrera y el teniente de fragata Francisco Michelena en una lancha. Empero, no pudieron nada más que llegar a los costados del barco. Fue entonces cuando intervino decisivamente Tomás de Ayalde, quien con una falúa logró sortear las enormes olas de casi tres metros, mantener la disciplina entre los tripulantes de la embarcación, llegar al *Neptuno* y comenzar a sacar gente con sumo cuidado a fin de salvarles la vida. En ello contribuyó también la trascendental presencia de otras dos lanchas mandadas posteriormente por la Capitanía del Puerto de Cádiz. Entretanto Ayalde, sin importarle el peligro y consciente del sufrimiento de aquellos hombres, permaneció el resto de la noche sobre el barco, que en la madrugada terminó abriéndose con terrible ruido desde sus cuadernas. Se pudo rescatar a casi toda la marinería, hallándose entre los hombres de la tripulación del *Neptuno* el referido comandante Cayetano Valdés y su segundo Joaquín Somoza. La tarea fue tan difícil que al regreso del salvamento, entre la lluvia y las olas, la propia falúa de Ayalde se perdió, debiendo pasar su gente a los botes restantes³². La solidaridad ante el dolor ajeno en circunstancias extremas hace a veces que los individuos saquen lo mejor de sí mismos.

Hemos dejado para el final la terrible refriega que sostuvieron durante la batalla Cosme Damián Churruca y Francisco de Moyúa en el *San Juan Nepomuceno*. Se trata del ejemplo más claro por parte británica de una acción de aniquilamiento y, al contrario, también de la resistencia más firme desde un navío de la Combinada. Ni Churruca, ni Moyúa eran dos suicidas. Su voluntad de sujetar hasta el final a los ingleses se mostraba más bien como una cuestión de durísima táctica: debían de convertirse en "cebo" para cubrir la retirada de los buques que quedaban de la Franco-española. Igual comportamiento tuvieron los comandantes franceses de los navíos *Berwick* y *Achille*, así como

32. El "Parte de salvamento" lo narra de la siguiente manera: "El navío Neptuno, mal fondeado en Rota, desarboló y el temporal le hizo varar en las inmediaciones del Castillo de Santa Catalina del Puerto. Abrióse desde luego la mayor parte de su costado de babor, quedando enteramente inutilizados los viveres. La horrible resaca del mar en las piedras y en las playas hacían imposible pudiesen llegar a su bordo los marineros valencianos del Puerto de Santa María, que con la mayor intrepidez y evidentes riesgos de sus vidas se arrojaron para tomar un cabo y llevarlo a tierra con el fin de alar una jangada y salvar las vidas de sus compañeros: pero siendo insuperable la dificultad, determinó el capitán de fragata D. Pedro Cabrera, que con el teniente de fragata D. Francisco Michelena se hallaba destinado por el general del Departamento en la costa para socorrer a los naufragos, se trajese por la tierra una lancha en una carreta, la cual se echó al agua y se embarcaron en ella los marinos más prácticos y atrevidos; pero, sin embargo de sus extraordinarios esfuerzos, sólo pudieron llegar a la voz del navío (...). La gran dificultad que se ofrecía era sacar al comandante y segundo que como otros de la tripulación se hallaban gravemente heridos, pues aun cuando se habían hecho por Cabrera los mayores esfuerzos por sacarlo en la jangada, su estado no lo permitió; al fin llegó por fortuna el capitán de navío D. Tomás Ayalde, ayudante general de la Escuadra, en la falúa del Departamento, que temerariamente arrojando el riesgo de perecer entre las olas, atracó a bordo del Neptuno, donde viendo en confusión los marineros que habían quedado en el buque resueltos a arrojar al mar, se mantuvo aquella noche a su bordo entreteniéndolos y alentándolos a la constancia. En estas apretadas circunstancias llegaron de Cádiz dos barcas de tres que despachó el capitán del puerto con un oficial de Marina cada una, y con toda dificultad se atracaron a bordo y se embarcaron a todo riesgo el comandante Don Cayetano Valdés y su segundo D. Joaquín Somoza, y varios oficiales y demás heridos, y fueron conducidos a Cádiz sin haberse ahogado de este navío más que un solo hombre que se echó a la mar; y se perdió la tercera barca de auxilio en que fue Ayalde". *Relación o resumen de las faenas de mar dirigidas por oficiales de Marina de la escuadra y departamento, en los días 20 a 27 de octubre*. Información documental procedente del Archivo y Biblioteca del Museo Naval, expuesta en *Grandes Batallas Navales. Trafalgar...* Op. cit., pp. 226-227.

el propio Dionisio Alcalá Galiano en el *Bahama*. Pero el coste de “aguantar para salvar al resto” fue muy alto: ninguno de los mandos de aquellos navíos sobrevivió.

Además hay que contar con una mentalidad antigua de roles y valores muy circunscritos a la época. Los conceptos de “honor en combate” y “dignidad ante la muerte” impregnaban el comportamiento de la mayor parte de las elites navales. Suponemos que para Churruca y para Moyúa se debieron de mezclar dos procesos mentales. De una parte el racional; es decir, fijar a los enemigos en un punto de ataque para que no cerraran la retirada de sus compañeros, tesitura propia de la profesionalidad castrense. De otra parte el emocional; esto es, ante el prestigio que tenían en la Marina ilustrada, ¿cómo regresar a Cádiz sin haberse entregado al máximo? Después está el factor suerte y, como otros muchos hombres, a ninguno de los dos les acompañó. Ni Churruca ni Moyúa pensaban en desaparecer sobre el combate. Su deceso fue fruto directo de la terrible violencia de la batalla y les pilló inmersos en su tarea.

El *San Juan Nepomuceno*, con su desorientada posición en la retaguardia tras el viraje de Villeneuve, fue marinado desde el principio para evitar la entrada de los ingleses sobre la línea de la Combinada. Así entre las 12 y media y la 1 y media del mediodía combatió contra los buques británicos *Belleisle* y *Colossus*. Sin embargo, en cuanto fue avanzando la acción y se hizo perentoria la necesidad de que los ingleses no cerrasen la retaguardia, Cosme Churruca fijó la posición del buque para atraer contra él la atención de los navíos enemigos que hubiese en la zona. Además estaba más cerca de la línea británica que el resto de sus compañeros. ¿Pudo haber escapado?, con la maniobrabilidad del *San Juan* era evidente que sí, pero la derrota hubiese sido aún mucho más estrepitosa.

El resultado fue que sobre las 2 de la tarde se encontraba ya rodeado entre dos fuegos por cinco navíos británicos, dos de los cuales eran de tres puentes. La obstinación táctica de Churruca por no rendir el barco debió levantar la peor aspereza en los comandantes ingleses. Con arrogante soledad y mientras el navío se deshacía, continuaba cañoneando a las muras de los rivales, quienes iniciaron una clara acción de aniquilamiento. A las 3 y media seguía luchando desarbolado de sus mástiles, con el gigantesco velamen destrozado sobre la cubierta principal, con siete balazos de cañón “a la lumbre de agua”, sin 15 cañones y con la mayoría de la tripulación muerta o herida³³. La Escuadra británica no se lució ante semejante comportamiento de brutalidad. De hecho, la posterior historiografía inglesa tampoco hace demasiadas referencias a esta refriega en particular, “tan poco honorable”. Entre las 2 y media y las 3 menos cuarto Churruca fue herido mortalmente por el impacto de un cañonazo que le deshizo prácticamente las piernas, quedando sin vida al poco tiempo. Su corta agonía estuvo llena de dolor, pero también de entereza al intentar seguir al mando de la acción. Francisco de Moyúa encontró un final similar veinte minutos después tras varias ráfagas de metralla sobre su cuerpo. Le destrozaron la cara y los brazos.

El *San Juan Nepomuceno* se rindió al buque de tres puentes *Dreadnought* del capitán John Conn. Sin embargo el teniente de navío Joaquín Núñez, el oficial de alto rango que quedaba con vida sobre la cubierta del *Nepomuceno*, tuvo que esperar hasta las 4 de la tarde aproximadamente para confirmar la rendición a otro barco británico, el *Defiance*. La razón fue que el *Dreadnought* había partido de repente contra el *Príncipe de Asturias* de Gravina, pues este último buque (el único navío insignia de la Combinada que logró resistir y no ser capturado) estaba ya reagrupando a las naves que quedaban tras la catástrofe para volver a Cádiz.

El *Dreadnought* jamás logró detener al *Príncipe de Asturias*. En buena medida ello se debió a la magnífica altivez de Churruca y sus hombres.

33. Ésta es por las fuentes la situación del buque de Churruca en Trafalgar: “El *Nepomuceno*, doblada la retaguardia, fue puesto entre dos fuegos por 5 navíos enemigos, dos de tres puentes. La defensa del *Nepomuceno*, y el empeño de los enemigos por rendirlo fue de lo más obstinado que cabe. A las 3^{1/2} de la tarde se hallaba este navío sin gobierno, desdoblado de todos sus masteleros, acribillados sus palos, velamen y costados, con siete balazos a la lumbre de agua, cortadas casi todas sus jarcias, inutilizados 15 cañones, y con una tercera parte de la tripulación fuera de combate. Sin embargo, seguía su vigorosa defensa, resueltos su comandante y segundo D. Cosme Damián Churruca y D. Francisco de Mayna (es Moyúa, pero en la fuente original está mal escrito) a perecer antes que rendirse. Ambos murieron en acto de combate poco después de sus heridas; y aunque el Teniente de Navío Joaquín Núñez, que los sustituyó, siguió la defensa sobre media hora más, convencido de ser inútil y un sacrificio infructuoso el que se hacía impunemente de los restos de la valerosa tripulación, desesperanzado de ser socorrido y aumentados los daños hasta quedar el buque casi destrozado, se rindió con acuerdo de su oficialidad al navío *Dreadnought*. Tuvo 120 hombres muertos y 175 heridos. Los ingleses quedaron asombrados de la defensa de este navío y aseguraban que se había batido de un modo de que no había ejemplo”. En Archivo del Museo Naval de Madrid, Informe, *Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*, en Sección de Mss., nº 472, folio 184 (vuelta).



Cosme Damián de Churruca según grabado de Camilo Alabern, 1842. Museo Naval de Madrid.



Ignacio M^o de Alava. Litografía de J. Vallejo y J. Donon. Del libro de M. Marliani: Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada Española, Madrid, 1850.

5. EPÍLOGO: EL FINAL DE LA BATALLA Y EL FINAL DE UNA ÉPOCA

A las 4 menos cuarto de la tarde del día 21 de octubre de 1805 se rinde el *Bucefauo* de Villeneuve, el buque insignia. A las 4 lo hacen el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros y el *Bahama* de Alcalá Galiano. A las 4 y media muere Nelson en el *Victory*. A las 5 menos cuarto de la tarde aproximadamente el *Príncipe de Asturias*, tras un terrible combate contra cinco navíos ingleses en ataques escalonados, inicia el referido reagrupamiento de los buques que quedan, escapando del cerco inglés y poniendo rumbo a Cádiz. Gravina está herido de gravedad y el buque es dirigido por el contralmirante Antonio de Escaño. Sobre las 6 menos cuarto de la tarde se cierra la batalla con la explosión del *Achille* francés sobre el mar. Regresan a puerto 11 navíos de línea de la Combinada de un total de 33 barcos. Los ingleses, aunque en deplorable estado, no han perdido ningún buque. La victoria británica ha sido total³⁴.

Ante los imponderables, los marinos ilustrados no han podido “hacer triunfar la lógica”, guareciendo como se debía a la Escuadra en Cádiz durante el bloqueo invernal que hubiesen tenido que soportar los ingleses. Dieron combate. De entre ellos, los oficiales de origen vasco pagaron un muy alto coste, pero con su denodada responsabilidad de resistencia hizo del éxito inglés una acción enormemente difícil de conseguir. Sin embargo, su concepto de “Ilustración” se diluyó para siempre en aquellas aguas del cabo de Trafalgar. Posteriormente, la invasión napoleónica de 1808 provocó casi su olvido en el tiempo.

Las consecuencias de Trafalgar en 1805 fueron, a corto plazo, la estéril prolongación de la guerra contra Inglaterra por parte del Gobierno de Godoy hasta 1808. A medio plazo, la continentalización europea del Gran Imperio napoleónico y, por el contrario, el colapso español del Imperio colonial en el Atlántico. Evidentemente, a largo plazo significó la esencia del nuevo y gigantesco Imperio británico hasta prácticamente el final de la Segunda Guerra Mundial en 1945.

A la altura de 1826, tras el final de las contiendas americanas, la Flota española creada con la Ilustración prácticamente ya no existía. El sueño de la razón había sido devorado por las guerras. En el horizonte común pocos recordaban ya a aquellos marinos de epopeya. Quizás uno en especial ha sobrepasado el umbral de la memoria colectiva ante su mitificación por las instituciones y por la propia historiografía decimonónica: “En la sesión del 14 de abril de 1814, las Cortes Constituyentes de Cádiz acordaron dar el nombre del Comandante Cosme Damián Churruca a un barco que a la sazón se construía en El Ferrol, así como que siempre hubiese en la Armada Real un navío que llevase este ilustre nombre”. Churruca inició de este modo su leyenda como vasco universal.

34. En la Flota Combinada, de un total de 11.847 hombres por parte de España y 13.984 por parte de Francia, hubo 1.057 muertos y 2.436 heridos españoles y 3.361 muertos y 1.162 heridos franceses, junto a 7.600 prisioneros aproximadamente. La Flota Británica, de un total de 18.000 hombres tuvo 1.691 bajas, que se dividen en 449 muertos y 1.242 heridos. Prisioneros, 4.100 aproximadamente. Para la capacidad combativa del armamento de la época, proporcionalmente, resultó una verdadera masacre.