

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (y VI)

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ
Licenciado en Filología Hispánica

Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa eran gentes sabias en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas, y tenían naves y aparejo para ello, y en estas tres cosas eran más instructos que cualquier otra nación del mundo.

Antonio de NEBRIJA

Resumen

En este artículo se habla de los marinos vascos que destacaron en el siglo XIX, centuria en la que encontraremos a figuras de la talla de Cosme Damián Churruca y hechos históricos tan importantes como la batalla de Trafalgar.

Palabras clave: Trafalgar, Cosme Damián de Churruca, Anselmo de Gomendio, *San Juan Nepomuceno*, *Santísima Trinidad*, Villeneuve, cabo San Vicente, batalla del cabo de Santa María.

CON este artículo damos por concluida la serie que hemos dedicado a la presencia vasca en la Armada española. Sabemos que nos hemos dejado en el tintero —o, por mejor decir, en la consola del ordenador— las gestas de muchos marinos vascos, pero el propósito de la serie ha sido configurar un muestrario lo bastante representativo para proporcionar al lector una visión de conjunto lo más amplia posible.

En el anterior artículo dejamos el relato en el siglo XIX, y ahí es donde vamos a continuar.

Hablaremos en primer lugar de *Pedro Sáenz de la Guardia y González de Viñaspre*, nacido en la población alavesa de Moreda (1) en 1758.

Embarcó este marino en buques destinados al corso, y participó en la expedición contra Argel de 1775, en la recuperación de la isla de Santa Catalina y

(1) Pequeño municipio de Álava, perteneciente a la comarca de la Rioja alavesa. Está situado a nueve kilómetros de Logroño. Limita, además de con la capital riojana, con la localidad navarra de Viana.

en otras operaciones contra los portugueses. Viajó a La Habana, donde le encontramos en la recuperación de la Florida y en la conquista de Pensacola. Realizó diversos tornaviajes a Veracruz y La Habana para desembarcar azogue y embarcar caudales. Se le destinó a mantener libres de piratas las aguas de la Florida. Apresó un transporte británico cargado con 300 hombres, a la vista de dos navíos de la misma nacionalidad.

Pedro Sáenz fue destinado a los servicios del arsenal y, posteriormente, nombrado comandante del apostadero de San Blas, en California. De ahí pasó a Veracruz y, después, fue nombrado gobernador militar de la plaza de Ferrol, lugar en el que falleció en septiembre de 1830.

Ignacio Olaeta Allende Salazar nació en Guernica en 1755 (2). Sentó plaza de guardiamarina en 1773 y, desde entonces y hasta 1782, se halló en todos los combates de trascendencia de la época, entre ellos la batalla de Trafalgar. Durante 1775 lo encontramos en las acciones de Argel, como alférez de fragata, en el buque *Santa Rosa de Lima*. Luego, desde 1776 es posible ubicarlo practicando el curso en el Mediterráneo con la fragata *Santa Teresa* e, inmediatamente, en la expedición al Brasil del marqués de Casa Tilly, donde tomó parte en el asedio de la isla de Santa Catalina (3).

Pasó más tarde a la escuadra de Luis de Córdova y realizó la campaña naval del canal de la Mancha. Allí participó en la toma del navío británico *Ardiente*. Se le puede encontrar también, durante 1782, en el asedio a Gibraltar y en 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 le trasladan a América, donde destaca en el rescate del navío *La Limeña*, entre Brasil y el estuario del Plata.

Entró de nuevo en servicio durante 1789 a bordo del 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 con objeto de repeler los ataques enemigos en esta zona. Para ello contaba con los buques *Castilla*, *Volador*, *Saeta* y *Flor de Mar*.

En 1794 regresó de nuevo a la Península, para 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 del inicio de las hostilidades contra Inglaterra, en 1797 luchó en el combate del cabo de San Vicente (4) contra el almi-

(2) M. BASAS FERNÁNDEZ (*Vizcaínos ilustres al servicio del Estado, el Ejército y la Marina en Bizkaia, 1789-1814*, Diputación de Vizcaya, Bilbao, 1989) indica que nació en 1757.

(3) Véanse más datos sobre Ignacio de Olaeta en CAYUELA FERNÁNDEZ, J.: «Los marineros vascos en Trafalgar», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 415-431.

(4) La batalla del cabo de San Vicente se desarrolló el 14 de febrero de 1797. España se encontraba en aquel momento aliada a la Francia revolucionaria merced al tratado de San Ildefonso, que la comprometía a enfrentarse a Inglaterra en el marco de las guerras revolucionarias francesas.

rante Jerwis. A raíz de ello, le sería otorgado el mando 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 intentaron bloquearlo.

En 1800, como consecuencia del segundo tratado de San Ildefonso entre Francia y España, fue destinado a la flota del almirante Bruix, con la que realizó singladuras para la defensa de Brest. Durante dicho período ejerció el mando en los navíos *Neptuno*, *Pelayo* y *Concepción*, para regresar a Cádiz con la flota del almirante Antonio de Córdova.

Olaeta, ya como capitán de navío, participó en el armamento de los buques *Glorioso* y *Castilla* entre 1804 y 1805. Con la entrada de la escuadra combinada en la rada gaditana tras la ruta atlántica, embarcó en el *Santísima Trinidad*, durante septiembre de 1805, como capitán de consejo del jefe de escuadra Baltasar Hidalgo de Cisneros. En Trafalgar, Ignacio de Olaeta resultó gravemente herido mientras defendía el costado de babor de aquella nave.

Como todos los mandos del *Santísima Trinidad*, quedó prisionero de 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, surta en Cádiz (5).

Durante el conflicto estuvo al mando de los navíos *Neptuno* y *Miño*. Con este último buque realizó tres singladuras a La Habana y Veracruz, para conducir caudales a la Península y, a la vez, proporcionar armas en la lucha contra los insurrectos durante la primera fase de la emancipación americana.

A su vuelta fue nombrado vocal del consejo de guerra que se formó en El Puerto de Santa María para juzgar a los militares colaboracionistas con los franceses. Fue ascendido a jefe de escuadra en 1814 y falleció en Cádiz en 1815, a los cincuenta y ocho años (6).

En el artículo anterior hablamos del combate del cabo Santa María de 1804. Ese mismo lugar, el 16 de enero de 1780 (7), había sido escenario de otra batalla contra los ingleses. En ella falleció *Manuel María de Olaeta y Mundaca*, que había nacido en la población vizcaína de Orozco en enero de 1756.

La escuadra española, al mando del teniente general José de Cordova, partió de Cartagena. Poco antes de su llegada a Cádiz fue sorprendida por un fuerte temporal, al tiempo que la flota inglesa, al mando de John Jervis, la interceptaba y derrotaba.

(5) BARBUDO DUARTE, E.: *Apresamiento de la escuadra francesa del almirante Rosily en la Bahía de Cádiz el 14 de junio de 1808*. Col. Fragata, Cádiz, 1987.

(6) Véanse más datos sobre este marino en el Archivo del Museo Naval de Madrid y en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán de Viso del Marqués (Ciudad Real).

(7) La captura del doble convoy inglés de 1780 o batalla del cabo de Santa María se produjo en el marco de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, y más concretamente, de la guerra anglo-española (1779-1783). Una flota combinada hispanofrancesa, al mando de don Luis de Córdova, consiguió apresar a dos convoyes ingleses, uno con destino a la India y otro a América que, cargados de tropas, pertrechos y armas, se dirigían a prestar apoyo a las guerras coloniales británicas en ultramar.



Luis María de Salazar. Museo Naval, Madrid

Sobrino suyo fue *Joaquín de Olaeta y Lizarraga* (8), que nació también en Orozco, pero en 1765. En 1790 estuvo embarcado en la escuadra del marqués del Socorro, y de 1793 a 1798, en las de los generales Borja, Lángara, Gravina y Córdova. Con ellas asistió a la defensa de las plazas de Tolón y Rosas y pasó en comisión a las islas Baleares.

Embarcó en la fragata *Guadalupe*, que mandaba José de la Encina. Salió desde Palamós el 14 de marzo de 1799 para cruzar sobre las Columbretes. Al amanecer del día siguiente, la expedición descubrió una división inglesa compuesta por un navío, una fragata y un bergantín. Ante fuerzas tan superiores, la fragata intentó huir, pero naufragó en la costa del cabo de San Antonio. Ahí falleció este oficial y las 146 personas que le acompañaban (9).

Diferente suerte corrió *Luis María de Salazar y Salazar* (Vitoria, 1758-Madrid, 1838). Participó en la campaña de Argel en 1783 y navegó por el Mediterráneo hasta 1788. En 1792 colaboró con Mazarredo en la elaboración de las nuevas Ordenanzas Generales de la Armada.

Durante la Guerra contra la Convención, se incorporó a la escuadra del general Borja. Fue nombrado agregado a la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, cargo que ejerció hasta 1802, cuando ascendió a capitán de navío.

Poco después ejerció como intendente del departamento de Ferrol. Fue el primer ministro del Almirantazgo e intendente general de Marina. En 1812 fue nombrado ministro de Hacienda.

Entre 1812 y 1814 ejerció la jefatura política de la provincia de Sevilla. En febrero de 1814, las Cortes le nombraron miembro de la Junta de Crédito Público y, por ello, regresó a Madrid. Ocupó la cartera de Marina de 1814 a 1818, y fue nombrado, asimismo, consejero de Estado. Confinado en Vitoria y Bilbao de resultados de la reacción absolutista, con el Trienio liberal se le confió de nuevo el Ministerio de Marina (1820), cargo para el que fue designado una vez más en 1823.

(8) RIQUER Y ZABECOE, C.: «Marinos bascos. Joaquín de Olaeta y Lizárraga», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*. San Sebastián, t. 62 (1.ª sem. 1910), pp. 368-369.

(9) Traigo a colación la vida de este marino para subrayar que, entre 1767 y 1799, la Marina española perdió un total de 47 buques:

Escribió numerosos trabajos sobre temas militares, económicos y políticos, entre los que destacan *De la Venta libre de vino en Vitoria* (publicado en 1789 con el pseudónimo de Patricio Vitoriano), *Reglamento práctico para el resguardo marítimo de las costas de la Península Ibérica* y *Juicio crítico sobre la marina militar en España* (10).

Tomas de Ayalde e Ibarrola (11) no ocupó tantos cargos. Nació en Usúrbil (Guipúzcoa) hacia 1761. Participó en las campañas que llevó a cabo la escuadra combinada al mando de don Luis de Córdoba. Tomó parte en el combate naval contra la escuadra inglesa del almirante Howe, cerca del Estrecho, el 20 de octubre de 1782.

Fue destinado a Filipinas. A su vuelta a Cádiz, se le nombró ayudante del arsenal, de donde pasó al servicio de batallones. Embarcó para Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana, donde se encargó del transporte de caudales.

Participó en la campaña de Liorna y Nápoles. Efectuó el corso por el cabo de San Vicente y la costa de África, y participó en el asedio y toma de Tolón. Condujo tropa y marinería y efectuó luego cruceros y transportes entre Palamós y Rosas. El 13 de octubre de 1796 sostuvo un combate con la fragata inglesa *Terpsicore*. Después de tres horas de lucha, rindió el buque, que fue llevado a Gibraltar y, de allí, canjeado a Cádiz.

Realizó la campaña de Nápoles para el transporte de personas reales. En Cádiz ejerció la subdirección del personal hasta el 16 de septiembre de 1805. Salió, como ayudante general de la escuadra de Gravina, hacia la Martinica.

Participó en el combate naval contra la flota inglesa de Calder en el cabo de Finisterre, en la batalla de Trafalgar y en el combate y rendición de la escuadra francesa del almirante Rosily el 15 de junio de 1808.

Ayalde transportó azogue a Venezuela y Veracruz y caudales a la Península. En 1811 fue nombrado comandante general de las fuerzas sutiles de la Isla de León y, en 1813, subinspector del arsenal de La Carraca. En 1820 es destinado al apostadero de La Habana. Al cabo de dos años, nombrado vocal de la Junta del Almirantazgo, volvió a la corte. Fue capitán general del departamento de Cádiz. Falleció en Madrid en noviembre de 1836.

El vitoriano *Juan Domingo Deslobbes y Cortés* nació en 1760. Realizó en 1779 la campaña del canal de la Mancha. En el cabo de Santa María participó

— Los navíos de línea *Castilla* (1771), *Poderoso* (1779), *San Miguel* (1782), *Dragón* (1783), *Septentrión* (1784), *San Pedro de Alcántara* (1786), *Magnánimo* (1794), *San Isidoro* (1794), *Triunfante* (1795) y *San Pedro* (1797).

— Las fragatas *Santa Marta* (1780), *Perpetua* (1782), *San Jorge* (1784), *Santa Tecla* (1786), *Nuestra Señora de Loreto* (1792), *Rosario* (1793), *Preciosa* (1793), *Santa Bárbara* (1794), *Elena* (1797), *María* (1797), *Palas* (1797) y *Guadalupe* (1799).

— Los restantes eran bergantines, balandras, jabeques y embarcaciones menores.

Si tenemos en cuenta que durante estos años entraron en servicio 66 navíos y 95 fragatas, los naufragios supusieron el 15 por 100 de los primeros y el 12 por 100 de las segundas.

(10) *Diccionario biográfico español*. Real Academia de la Historia.

(11) DÍAZ Y RODRÍGUEZ, M.: «Marinos ilustres. El teniente general de la Armada D. Tomás de Ayalde 1761 a 1836», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*. San Sebastián, 1904.

en el apresamiento de un convoy británico de 55 velas. Posteriormente tomó parte en el bloqueo de Gibraltar. Cruzó el océano y participó en los combates de Guarico y Santo Domingo. Se le destinó a Mahón, de donde zarpó para bombardear Argel y combatir la piratería norteafricana.

En 1793 lo encontramos luchando contra los revolucionarios franceses y en la toma de Tolón. Dos años más tarde defiende Rosas contra los ataques de los franceses. Pasó al apostadero de Montevideo, en el Río de la Plata, donde realizó cruceros para proteger el tráfico marítimo español.

El 20 de mayo de 1805, el barco en que navegaba fue víctima de un naufragio. En el trágico suceso perecieron con él otros 93 hombres. Cesáreo Fernández Duro, en su obra sobre los naufragios en la Armada española (12), escribió:

«Las declaraciones que obran en la sumaria formada en Montevideo sobre este desgraciado suceso, enaltecen unánimes la sangre fría de aquel jefe; su dulzura en animar a los que decaían; la prontitud e inteligencia de sus disposiciones y la entereza con que manifestó que sería el último que saliera del buque».

José Ignacio Colmenares e Iturralde nació en la localidad vizcaína de Lequeitio en 1761. Participó en el bloqueo de Gibraltar y en los combates del cabo Espartel. Tomó parte en diversas comisiones en aguas de El Callao.

El virrey del Perú le nombró su ayudante a fin de restablecer el orden en las minas de Santisteban de Yauricoechea. Aprovechó su trabajo para levantar planos geométricos del Real Asiento de Sancti Espíritu de Yauricoechea.

Fue nombrado inspector de los puertos desde las islas de Chiloé hasta la provincia de Veragua, de todos los cuales levantó planos. Autorizado a tomar las medidas que considerase oportunas para reprimir el contrabando de los buques balleneros británicos, apresó a estos y prendió fuego a sus establecimientos en las islas de Mocha, Santa María y Juan Fernández de Afuera.

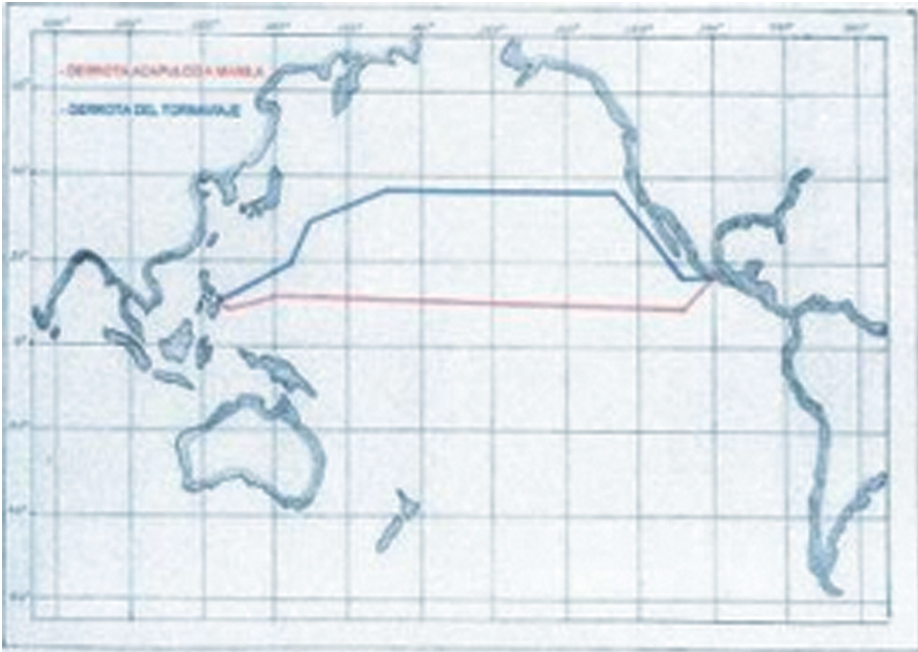
De 1805 a 1808 participó en todo tipo de transportes entre las costas de Perú y Panamá. En 1809 transportó un millón de duros y doce quintales de cobre a Manila. En 1813 es destinado a Concepción de Chile. Atrapado en medio de las guerras civiles que sacudían el territorio, fue detenido y permaneció dos años en diferentes cárceles.

En 1817 participó en la defensa de El Callao ante el ataque de los ingleses. El 20 de septiembre de 1823 fue nombrado secretario vocal de la Junta Consultiva de Generales. También se le nombró comandante de Marina de la provincia de Bilbao, donde falleció en octubre de 1833.

El perfil de *Juan Antonio de Ibargoitia y Zamacona* (13) no corresponde al del soldado sino al del explorador. Nació el día 18 de julio de 1764 en

(12) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española*. Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867.

(13) Documentación muy buena sobre el viaje de Ibargoitia en SILOS RODRÍGUEZ, J.M.ª: *Marinos olvidados. Teniente de fragata Juan Antonio de Ibargoitia y Zamacona (1765-1801)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.



Derrotas tradicionales del galeón de Acapulco

Yurre (Vizcaya). Practicó el curso en el norte de África y participó en los bombardeos de Argel de 1783 y 1784.

El 26 de julio de 1799 zarpó de Manila al mando de la fragata *San Francisco Javier* o *Filipino*, de la Real Compañía de Filipinas, con rumbo a Concepción de Chile, adonde arribó el 19 de diciembre. Con la travesía abrió una nueva ruta, pues la de Urdaneta remataba en el puerto de Acapulco, en el hemisferio norte, mientras que la de Ibargoitia concluía en el sur.

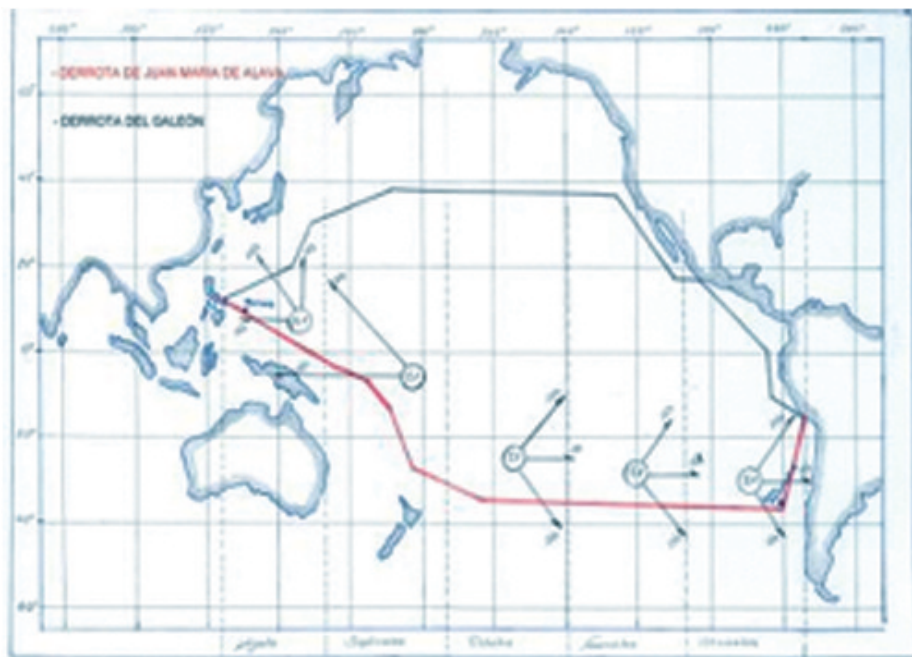
El 15 de julio de 1800 zarpó de nuevo con su buque rumbo a las islas Carolinas. Pero, al intentar regresar, se levantaron vientos contrarios que le obligaron a buscar vientos favorables que, al cabo de trece meses, le llevaron a San Blas, en California.

Tras este penoso viaje, Ibargoitia llegó en muy mal estado y falleció en Tepic el 25 de agosto de 1801.

Vamos a hablar ahora de dos marineros vascos que tomaron parte en la batalla de Trafalgar: Anselmo de Gomendio y Cosme Damián de Churruca.

En Trafalgar (14), gran parte de la resistencia que tuvieron que salvar los británicos para obtener su victoria procedió de navíos bajo el mando de marineros vascos o pertenecientes a linajes vascos.

(14) Recomiendo la lectura de CAYUELA FERNÁNDEZ, J.: «Los marineros vascos en Trafalgar», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2006.



Derrota trazada por don Ignacio María de Álava para la expedición de la fragata *San Francisco Xavier*

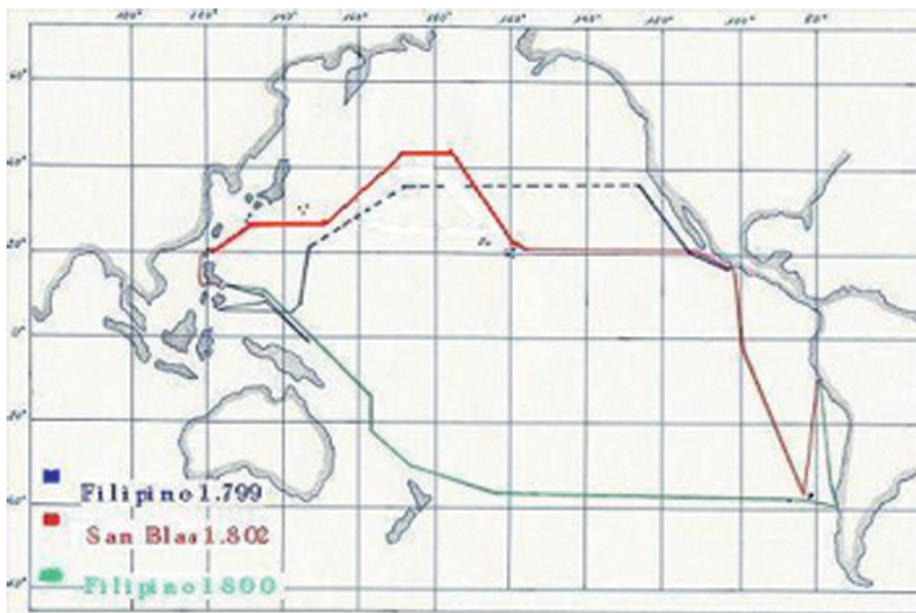
Entendiendo perfectamente el esquema de cohesión profesional que debía imperar en la defensa de la parte española de la escuadra combinada, los marinos vascos entraron en combate con la idea de que tanto el buque como las tripulaciones, e incluso ellos mismos, debían aguantar hasta el límite. Se trata de una actitud constatada en numerosos documentos que a lo largo de la historia, en una acción de masas.

Así pues, en la batalla de Trafalgar hemos de destacar, los casos de Ignacio María de Álava, José Gardoqui, Anselmo de Gomendio, Cosme Damián Churrua, Francisco de Moyúa e Ignacio de Olaeta.

Del mismo modo son también de reseñar, aunque sobre sus personas se disponga de menos documentación, 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 (15): Baltasar Hidalgo de Cisneros y Francisco Javier de Uriarte.

(15) No olvidemos que, a lo largo del siglo XVIII, fueron muchos los marinos vascos de élite 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 marinos se mantuvieron a lo largo del tiempo, heredándose con facilidad de una generación a otra al margen del lugar de nacimiento. (*Sigue en pág. sig.*)



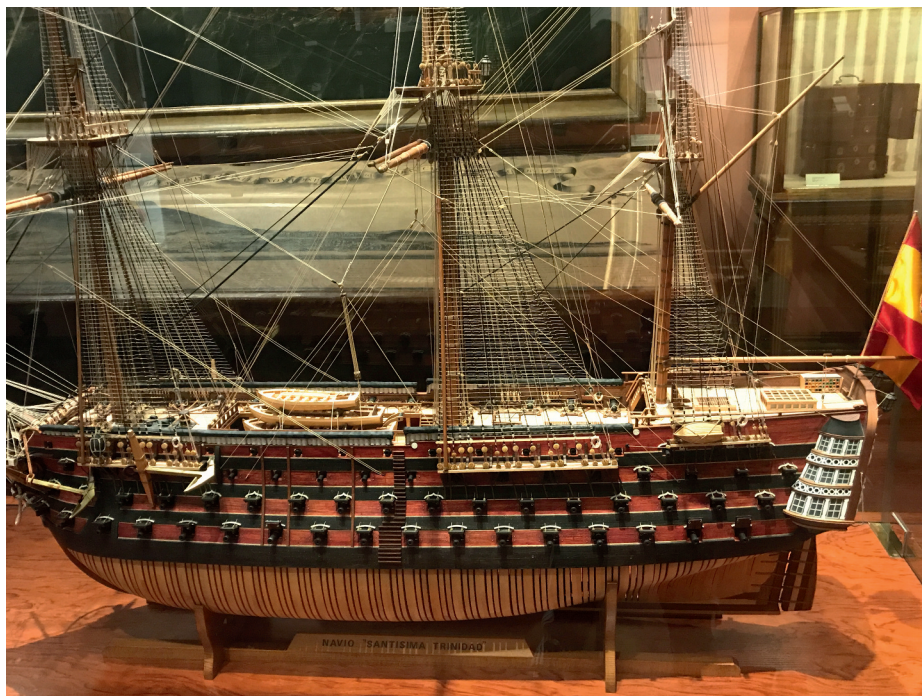
Comparación de las derrotas seguidas por el *Filipino* en 1799 y 1800 y por el *San Blas* en 1802

Es decir, 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, con 140 bocas de fuego en aquel combate.

Con respecto al caso de *Anselmo de Gomendio y Castillobeitia*, hemos de hacer notar que se encuentra particularmente vinculado al terrible destino que sufrió en Trafalgar el navío *San Ildefonso*.

Gomendio nació en Oñate (Guipúzcoa) en 1760. Su ingreso en la Armada como guardiamarina se produjo en Ferrol en 1776, para conseguir el grado de alférez de fragata en 1778. A raíz de la entrada de la corona de España en la

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 a tenor de la documentación manejada, 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, 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, J.: *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*. San Sebastián, 1986.



Modelo del *Santísima Trinidad*. Museo Naval, Madrid

Guerra de la Independencia norteamericana, podemos hallarlo en numerosas refriegas contra los ingleses, destacando también su presencia en el combate del cabo Espartel bajo el mando de Lángara, al igual que Ignacio María de Álava. Ascendido a teniente de fragata en 1781 por sus méritos, participó en las expediciones de Argel en 1783 y 1784, embarcado respectivamente en los buques *Carmen* y *San Fermín*.

Por entonces, estaba bajo la autoridad del almirante Antonio Barceló. Tras estos hechos fue nombrado teniente de fragata en 1784 y teniente de navío en 1790, y navegó por el Mediterráneo junto al almirante Lángara durante la Primera Coalición contra Francia.

En 1797 participó, bajo la autoridad de Mazarredo y junto a Gardoqui, Gravina, Escaño y Valdés, en la defensa de Cádiz contra Nelson. En esta ocasión, Gomendio mandó las lanchas bombarderas dependientes del navío *Concepción*, a la entrada de la rada gaditana.

El 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 guardaespaldas del gigantesco *Príncipe de Asturias* (el navío de Gravina con 112 cañones) y sufrió un terrible fuego en la defensa de este buque.

Está claro que el *San Ildefonso* 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 las 13.15 es herido el comandante del *San Ildefonso*, José de Vargas, que transfiere el mando a Gomendio. Sobre la una y media, el *Defiance* salió del combate, completamente destrozado. Entonces entran en batalla contra ambos buques españoles dos navíos más: el *Swiftsure* y, creemos, el *Defence*, dando así pasó a una acción escalonada por intervalos.

Hacia las 15.15, 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 menos el *Defence*, que hacia las cuatro 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, se hallaba sin capacidad alguna de lucha frente a una nave inglesa en un estado mucho mejor.

Aunque Gomendio intentó resistir al *Defence* algunos minutos más, ante la desproporcionada cantidad de bajas decidió por fin rendir la nave a las 16.15, evitando así una matanza mayor. 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» (16).

La rendición quedó confirmada por el capitán George Hope, del *Defence*, y por el herido José de Vargas en presencia del agotado Gomendio. Tanto Vargas como Gomendio fueron hechos prisioneros por los británicos, que los liberarían semanas después. Habían caído 160 hombres entre muertos y heridos. Del buque solo se sostenía el casco y el palo de trinquete. 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

(16) Parte del navío *San Ildefonso* en DESBRIÈRE, E.: *La champagne maritime de 1805. Trafalgar*. Librairie Militaire R. Chapelot et Cie., París, 1907.



Bandera de combate del navío *San Ildefonso*, conservada en el National Maritime Museum de Greenwich, Londres

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*, dirigirían 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» (17).

Tras ser liberado, Gomendio participó, ante la invasión francesa, en la captura de la flota del almirante Rosily, en Cádiz, entre el 9 y el 14 de junio de 1808. Durante 1809 obtuvo el mando del navío *Príncipe de Asturias*, encar-

(17) *Ibidem*.

gándose luego de la mayoría general de la escuadra del almirante Villavicencio hasta 1810.

Fue testigo directo de la decadencia y destrucción final del resto de la Armada carolina del XVIII como consecuencia de la Guerra de la Independencia, los conflictos en América y la primera guerra carlista. Regresó a su tierra natal, Oñate, donde falleció en octubre de 1841.

Cosme Damián de Churruca y Elorza 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 (18).

Nació en Motrico, Guipúzcoa, el 27 de septiembre de 1761. Estudió humanidades y gramática en Burgos. Ingresó en la Escuela Naval de Ferrol. 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.

En 1778 obtuvo el grado de alférez de fragata y embarcó en el navío *San Vicente*. Allí perfeccionó sus conocimientos de cosmografía, navegación y artillería. En 1781 fue trasladado a la fragata *Santa Bárbara*, en la que participó durante 1782 en el sitio de Gibraltar.

Entre 1787 y 1788 tomó parte en la segunda expedición al estrecho de Magallanes, cuyo fin era levantar planos de los accidentes geográficos y costas de esa área del mundo. En esta expedición, además, estudió el flujo de las corrientes oceánicas, con 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, fue responsable de las tareas de investigación geográfica y astronómica.

Entre 1792 y 1795 participó, también como mando, en la expedición encargada de realizar un atlas marítimo de la América septentrional, para lo que se adentró en las Antillas.

Allí, al mando de los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*, Churruca realizaría una valiosísima labor cartográfica y astronómica estudiando y corrigiendo 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, verificó las posiciones de Antigua, las islas Vírgenes, Sombrero, Barbuda, Isla Redonda, Nieves, Montserrat, San Cristóbal y el archipiélago de los Santos, hasta llegar a Guadalupe. Paralelamente, situó también las islas de San Eustaquio y San Bartolomé, para fondear luego en las de San Martín y Santa Cruz.

Las últimas singladuras estuvieron destinadas a cubrir la carta general de las Antillas, de Barbuda a Santo Domingo. En la isla de Trinidad recibió por

(18) Sobre Churruca destaca el estudio GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^ªD.: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*, Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2000; acerca de la Marina durante la etapa de la Ilustración, véase, entre otros, CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*, San Martín, Madrid, 1986.



Cosme Damián de Churruca. Museo Naval, Madrid

fin la orden de concluir los trabajos y volver a Cádiz.

A su regreso, se hace temporalmente cargo de la dirección del Depósito Hidrográfico de Madrid, donde edita varias obras llenas de erudición.

La situación de Europa y de sus imperios oceánicos se había complicado notablemente con la nueva alianza entre Madrid y París frente a Inglaterra.

Después de la defensa de Cádiz contra el ataque de Nelson de 1797, Churruca fue enviado al puerto de Brest como mayor de la Armada. Allí escribió *Instrucción militar para el navío Conquistador*, uno de los principales buques bajo su autoridad.

Desde Brest, Churruca viajó a París, donde fue recibido, junto a otros marinos hispanos, por el propio Napoleón, quien les rindió homenaje

con un bello estuche de armas. De regreso a Brest escribió *Método geométrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado*.

En 1802 publicó 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 para visitar al rey Carlos IV, con el que departió de asuntos marítimos y de quien recibió también un homenaje.

A partir de 1804 estuvo designado como mando de otro de los mejores navíos de la Armada: el *Príncipe de Asturias*, surto en Ferrol, barco que adecuó con los avances más innovadores de la época, especialmente en lo referente al artillado. Pero el navío definitivo de Churruca acabaría siendo el *San Juan Nepomuceno*, cuyo mando recibió a principios de 1805. El buque le fue encomendado para que efectuase en él las reformas que creyera pertinentes. Como barco de 74 cañones y dos puentes, aplicó sobre su cubierta las principales ideas del pensamiento naval de la época sobre estabilidad de cargas y armamento, dejándolo listo para el 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 Ferrol, con el *Nepomuceno* y otras unidades de refresco. Precisamente, en la primavera de ese año contrajo matrimonio con María Dolores Ruiz de Apodaca, emparentada con



Modelo del *San Juan Nepomuceno* (maqueta de colección particular)

una de las principales familias de marinos de la época. Pero el camino hacia el desastre acababa de empezar (19).

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 librar 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,

(19) Se pueden recordar las palabras que Benito Pérez Galdós pone en boca de Churruga en el capítulo IV de *Trafalgar*: «Esta alianza con Francia, y el maldito Tratado de San Ildefonso, que por la astucia de Bonaparte y la debilidad de Godoy se ha convertido en tratado de subsidios, serán nuestra ruina, serán la ruina de nuestra escuadra, si Dios no lo remedia, y, por tanto, la ruina de nuestras colonias y del comercio español en América. Pero, a pesar de todo, es preciso seguir adelante».

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. Entonces habría oportunidad de emprender una contraofensiva en condiciones. De hecho, el propio Churruca desconfiaba abiertamente de la postura de Villeneuve ante la conminación de las órdenes imperiales:

«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» (20).

El día 8 de octubre de 1805 se celebra consejo de mandos en el navío *Bucentaure*, de Villeneuve. La opinión de todos los jefes es unánime, 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 la situación. Entre el 15 y el 17 de octubre el almirante Villeneuve se entera, por una filtración, de que Napoleón había decidido 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 vio entonces entre la espada y la pared, y tomó una decisión drástica: prefiere enfrentarse a Nelson que al emperador Napoleón.

El almirante francés teme, angustiosamente, por su carrera y por su misma vida. El día 19 de octubre da orden de sacar 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 Cosmao, Magon o Inffernet. Pero la orden se obedece, aun siendo un despropósito, pues Villeneuve es, todavía, el comandante en jefe de la escuadra.

El día 20 de octubre, las dos flotas rivales se avistan cerca del cabo de Trafalgar. La combinada forma línea de combate a las nueve de la noche del día 20. Pero Nelson tiene un plan medido al milímetro, al contrario que Villeneuve. El almirante británico forma 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

(20) Información documental en *Grandes Batallas Navales. Trafalgar, 1805*. Círculo de Amigos de la Historia, Ed. Forni, Barcelona, 1972. Recomiendo leer el capítulo VIII de *Trafalgar*. En él, Pérez Galdós nos transmite la opinión de Churruca.

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, al mando del vicealmirante Collingwood, y el *Victory*, del mismo artillaje y al mando del propio Nelson, serían las primeras en tomar contacto con la línea de la combinada. Pero, además, a Nelson le harán un regalo inesperado. A primera hora del día 21, el almirante Villeneuve, al ver la táctica británica de ataque en cuña, ordenó, inesperadamente, el viraje de toda la flota, para poner proa hacia Cádiz. Tal viraje resultaría fatal. El caos se adueñó de los buques, y su maniobrabilidad y capacidad artillera se perdió en los momentos iniciales del combate.

A las 12.08 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, el *Victory* de Nelson comienza a lanzar sus andanadas contra el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros y el *Bucentaure* de Villeneuve. Les siguen, en dos formaciones, el resto de los 28 navíos de que consta la escuadra de Gran Bretaña.

Churruca es la máxima autoridad del *San Juan Nepomuceno* y su segundo oficial de a bordo es Francisco de Moyúa y Mazarredo. El *Nepomuceno*, con su desorientada posición en la retaguardia tras el viraje de Villeneuve, fue dirigido desde el principio para evitar la entrada de los ingleses sobre la línea de la combinada. Así, entre las doce y media y la una y media de la tarde combatió contra los buques británicos *Belleisle* y *Colossus*. Sin embargo, en cuanto fue avanzando la acción y se hizo perentorio que los ingleses no cerrasen la retaguardia, 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.

El resultado fue que, sobre las dos de la tarde, se encontraba ya entre dos fuegos rodeado por cinco navíos británicos, dos de los cuales eran de tres puentes. La obstinación táctica de Churruca en no rendir el barco debió de enfurecer a los comandantes ingleses. Con arrogante soledad, y mientras el navío se deshacía, continuaba cañoneando las muras de los rivales, quienes iniciaron una clara acción de aniquilamiento. A las tres y media seguía luchando, desarbolado de sus mástiles, con el gigantesco velamen destrozado sobre la cubierta principal, siete impactos de cañón «a la lumbre de agua», la mayoría de la tripulación muerta o herida y falta de 15 cañones (21).

(21) Esta es 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 tres y media 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



Muerte de Churruca en Trafalgar, óleo de E. Álvarez Dumont. Museo del Prado, Madrid

Entre las dos y media y las tres 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, pues intentó seguir al mando de la acción. Ya había dejado dicha una frase que pasará a la historia: «Si llegas a saber que mi navío ha sido hecho prisionero, di que he muerto» (22).

Por razones de espacio, resumiremos brevemente la vida de otros marinos vascos de esta época.

Hemos citado en un par de ocasiones a *Francisco de Moyúa y Mazarredo*. Fue sobrino de José de Mazarredo. Participó en la batalla de Trafalgar como segundo de Churruca y falleció a bordo del *San Juan Nepomuceno*.

El pasaitarra *José Joaquín Ferrer Cafranga* (1763-1818) no perteneció a la Armada, pero tomó parte en la expedición que la fragata de la Marina española *El Pájaro* llevó a cabo en el Perú en 1787. Realizó mapas cartográficos y

Mayna [Moyúa] 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».

Informe. Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804, Archivo del Museo Naval de Madrid. Sección de Mss. 472, f. 184v.

(22) Benito Pérez Galdós, en el capítulo XIII de *Trafalgar*, narra pormenorizadamente la lucha a bordo del *Nepomuceno* y la trágica muerte de Churruca.

astronómicos. Se embarcó en una expedición a Veracruz, donde se ocupó de la determinación geográfica, tarea que consiste en fijar la posición y altura de ciudades y montes mediante observaciones astronómicas. Así, reconoció los picos de Orizaba, Jalapa y Perote, siendo sus resultados muy apreciados en Europa y América.

Las mayores contribuciones científicas de Ferrer pertenecen a su etapa estadounidense. Estableció, mediante observaciones astronómicas, la posición geográfica de numerosas ciudades norteamericanas, mostrando que muchas habían sido determinadas de manera errónea, basándose en coordenadas inexactas. Desde este punto de vista, la geografía americana ganó mucho con sus observaciones. De hecho, la Sociedad Filosófica Americana —de la que fue miembro— publicó en sus memorias algunos de estos trabajos.

Su trabajo *Astronomical observations (...) for determining the geographical positions of various places in the United States* (1809) es considerado un clásico en el establecimiento de las posiciones geográficas de Norteamérica. También fueron importantes sus observaciones sobre Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

Mariano de Isasbiribil y Azcárate nació en San Vicente de Abando (Vizcaya) en 1766. Realizó la campaña del cabo Finisterre. Participó en la toma de Puerto Delfín. Se le concedió el mando de la goleta *Extremeña* para levantar cartas náuticas de la zona desde Perú hasta Guatemala. En un segundo viaje reconoció los puertos de San Carlos de Chiloé y las costas del Perú y el Chocó hasta la provincia de Veragua. Falleció en mayo de 1809.

Jacinto de Romarate y Salamanca nació en la localidad vizcaína de Sodupe en 1775. Participó en la lucha contra las invasiones inglesas de 1806 y 1807 en el Río de la Plata. En mayo de 1810 combatió contra la revolución iniciada en Buenos Aires.

Fue vencido por el comandante de la escuadra revolucionaria, Guillermo Brown, en el combate de Martín García, durante la campaña naval de 1814. Quedó aislado en el río Uruguay y, sin apoyo de la escuadra realista, mantuvo exitosamente su posición. Se rindió cuando se hizo efectiva la caída de Montevideo.

Romarate fue ministro de Marina en el gabinete liberal moderado de Martínez de la Rosa, durante el período constitucional iniciado en 1820, y se vio obligado a renunciar ante la reacción absolutista. Participó en la primera guerra carlista (23), defendiendo los derechos sucesorios de Isabel II. Fue consejero de Estado. Falleció en Madrid en agosto de 1836.

Pedro Hurtado de Corcuera (24) nació en Orduña (Vizcaya) en 1779. Patuló por la costa cantábrica y por el Mediterráneo. Combatió a los buques ingle-

(23) PARDO SAN GIL, J.: «Operaciones navales en las Guerras Carlistas», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, San Sebastián, 2006.

(24) DÍAZ Y RODRÍGUEZ, M.: «Marinos ilustres: D. Pedro Hurtado de Corcuera», en *Euskal-Erria. Revista Bascongada*. San Sebastián, 1905
en http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/72023/1/AM_318165.pdf

ses que bloqueaban el puerto de Cádiz. Transportó una expedición de tropas para sofocar la rebelión de la población de raza negra en Santo Domingo.

Fue guardacostas del Río de la Plata y tomó parte en la defensa de Montevideo, donde mandó una división de lanchas. Defendió Buenos Aires de los ataques de los ingleses y condujo una tropa de doscientos hombres por el Paraná hasta Santa Fe para apaciguar a la población.

Efectuó varias comisiones por el Mediterráneo y en Filipinas. Fue nombrado primer ayudante secretario de la Dirección General de la Armada, comandante de Marina de San Sebastián, vocal de la Junta de Gobierno de la Armada y comandante del Tercio Naval de Barcelona. Falleció en Madrid en abril de 1841.

Carlos María de Abajo y Huici (25) (Vitoria, 1782-Madrid, 1843) fue profesor de la Compañía de Guardias Marinas. Zarpó en un buque correo a Puerto Rico, La Habana, Santiago de Cuba y Veracruz. Pasó al Cuerpo de Ingenieros y se hizo cargo de las carenas, la construcción de goletas y la fábrica de jarcias y lonas en el arsenal de Ferrol.

Participó en el ataque contra la escuadra francesa de Rosily en junio de 1808. Al año siguiente fue nombrado secretario del fiscal de Marina del tribunal militar de Galicia. Se encargó de las obras del puerto de Rivadesella. Proyectó un puente de barcas para cruzar el Bidasoa. Realizó un estudio para la reparación y puesta en uso del muelle de Cudillero. Fue nombrado director y jefe de construcciones del arsenal de Ferrol y comandante de ingenieros. Inspeccionó los puertos de Santander, Santoña, Cartagena y Barcelona. Se le concedió la plaza de oficial segundo en la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento General del Reino.

Como hemos indicado anteriormente, muchos marinos vascos se asentaron en Madrid y en el litoral, sobre todo en la zona de Cádiz. Por ello, es frecuente que, a partir de finales del siglo XVIII, encontremos en la Armada personas con apellidos vascos que no han nacido en las provincias vascongadas.

Bibliografía complementaria

- ALCALÁ GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*. IHCN, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004 (ed. facs.)
- ALCALÁ GALIANO, A.: *Biografía del astrónomo español don José Joaquín Ferrer y Cafranga*. Imprenta de J. Martín Alegría, Madrid, 1858.
- AROCENA, F.: *Diccionario biográfico vasco*. Auñamendi, San Sebastián, 1963.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, J., y POZUELO REINA, A.: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Ariel, Barcelona, 2004.
- DELMAS, J.E.: *Biografía de claros varones de Vizcaya*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1970.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.

(25) MARTÍNEZ SALAZAR, A.: *Presencia alavesa en América y Filipinas*. Diputación Foral de Álava, Vitoria, 1988.

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (Y VI)

- : *Disquisiciones náuticas. La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1996.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Diccionario biográfico vasco*. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1989.
- GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^oD.: *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*. CSIC, Madrid, 1995.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- NAVARRETE, A.: *Historia marítima militar de España*. (Madrid, 1907).
- PAVÍA, F. de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid, 1873.
- SORALUCE, N.: *Historia General de Guipúzcoa*. (Vitoria, 1870).
- VARGAS Y PONCE, J.: *Catálogo de la colección de documentos*. Instituto Histórico de la Marina. (Madrid, 1979).
- VV.AA.: *Enciclopedia General del Mar*. Garriga, Barcelona, 1966.
- VV.AA.: *Gran Enciclopedia Vasca*. Ed. Auñamendi, Bilbao, 1966.
- VV.AA.: *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995.
- VV.AA.: *Trafalgar y el mundo atlántico*. Marcial Pons, Madrid, 2004.