

# GUARDIAS MARINAS EN TRAFALGAR (APRENDICES DE HÉROES)

José CERVERA PERY  
General Auditor  
Correspondiente de la Real Academia  
de la Historia

## Un panorama inquietante



E todos es sabido que los últimos años del siglo XVII fueron un vivo exponente de la decadencia militar de España, manifestada de modo bien visible en su Marina. Basta sólo recordar la frase de Fernández Duro al término del reinado de Carlos II: «Consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formarán el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina». El cambio de dinastía supondrá sin embargo un cambio en la condición y destino de la monarquía española y, aunque en la Guerra de Sucesión se echó de menos una Marina fuerte cuya falta ocasionó graves quebrantos bélicos, será en el reinado de Felipe V donde se sienten las bases de la rehabilitación naval, recobrando la Armada buena parte de su esplendor en mala hora perdido. Y surgen los primeros frutos con la unificación de las desvenecijadas escuadras del reinado de Carlos II y el nacimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas, auténtico y fecundo vivero de brillantes oficiales, que integrarán en su momento los cuadros de la llamada Marina de la Ilustración.

Aunque será el intendente Patiño el fundador de la Real Compañía de Guardias Marinas en 1717, a impulsos del almirante gaditano Andrés del Pes, los pasos iniciales los marcó el cardenal Alberoni, que pidió informes a las personas más competentes en comercio y navegación, especialmente en Cádiz, donde se emplazaban las más importantes casas navieras y cuyas sugerencias y opiniones fueron muy tomadas en cuenta, siendo fruto de ello el encargo de Alberoni a Patiño sobre la organización institucional surgida como la «Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España y han de tener fuerza de Ordenanza hasta que S. M. mande publicar las que inviolablemente han de practicarse», que publicadas el 16 de

junio de 1717 son conocidas con el nombre de Ordenanzas de Patiño; pero aun antes de publicarse esta disposición ya estaba formado un cuerpo de cadetes y así consta en la memoria que el propio Alberoni redactaba después de su caída:

«Habiéndole dado cuenta de haber establecido ya la Compañía de Guardias Marinas, compuesta toda de la nobleza de España, que sería de grande ornato para la escuadra, S. M. está con grandísima curiosidad de saber el número de Guardias Marinas que se podrán poner sobre la escuadra, y si son mozos de presencia y bien vestidos.»

A tenor con lo expuesto, los primeros guardias marinas pertenecían a las clases más nobles de la nación, hijos de príncipes, grandes, almirantes y generales de la Armada y Ejército. Patiño, tan involucrado en la creación del Cuerpo, escribe al almirante Pes para noticia de S. M. en los siguientes términos:

«Señor mío: Siempre he estado en el ánimo de manifestar a V. E. la idea que dió motivo a la Instrucción de la Compañía de Guardias marinas y el pie sobre que debía correr para conseguir el fin que se tuvo en formarla, pero antes que llegase a practicarse mi deseo, recibo la carta de V. E. en que se sirve prevenirme que el Rey quiere que yo dé esta noticia: en cuya consecuencia, pondré presente a V. E. el origen de este Cuerpo y las consideraciones que contribuyeron a su creación. Viendo la nobleza de España sin carrera, poco aplicada a seguir ninguna y en una crianza que no la distinguía de la plebe, y conociendo que sus genios eran a propósito para cualesquiera facultades a que se dirigiesen se pensó a reducirla a términos en que pudiese aprovecharse la buena disposición de su material; y no se propusieron otros más proporcionados que el recogerlas en una Compañía con nombre de Guardias Marinas siguiendo la máxima de otros Príncipes.

Para su establecimiento se tuvieron presentes las reglas que con los de esta clase se observan en otras Naciones, pero hallándolas poco acomodadas en la mayor parte a los naturales de la nuestra, pareció que si del mismo modo se intentase ceñirlos a ellas, no podría lograrse el asunto, porque en las de Francia se tropezó con el inconveniente de la demasiada libertad y economía, que por su mezcla con el interés, sabe cada uno practicar por sí mismo para su particular subsistencia.

En las de Inglaterra se observó la demasiada sugestión y desprecio con que se tratan, sin más objeto que conseguir por la práctica material un buen maniobrista en cada sujeto.

Atendiendo pues a la propensión de los Españoles que se alimentan de Gloria que no es económica, y que al paso que no les conviene mucha libertad sienten con exceso la opresión que no sea moderada y el trato que no sea decente; se discurrió en que de los Establecimientos de aquellas dos extranje-

ras naciones y de las circunstancias que militan en la nuestra se hiciese un conjunto que resultando de todas tres entre sí, fuese un tercero aceptable al genio de los españoles corrigiendo los defectos que fomenta la naturaleza con un sustituto que por sí mismo la estimulase a adquirir la virtud, las ciencias y la gloria.»

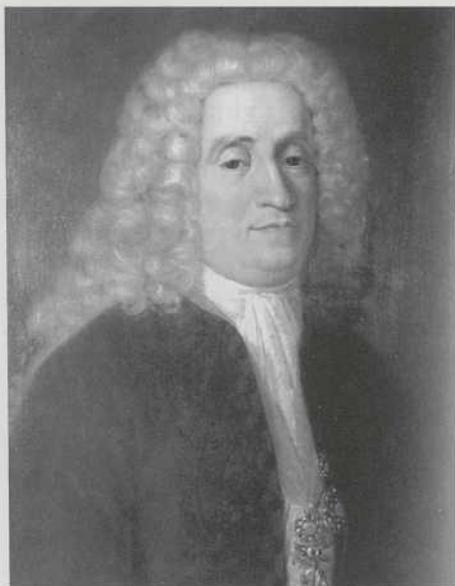
Como puede verse a pesar de lo enrevesado del lenguaje dieciochesco, la idea estaba clara, y la Instrucción de Patiño y su contenido fueron de la plena satisfacción del Rey, que la hizo presente en el siguiente decreto:

«El Rey: Don José Patiño mi Intendente General de Marina en España y Presidente de la Casa de Contratación a las Indias: Habiendo sido mi Real Animo que en virtud de las facultades y ordenes que os fueron concedidas estableciésetis una Compañía de juventud ilustres de estos mis Reinos con el nombre de Guardias Marinas y para su educación y enseñanza una Academia donde pudiesen aprender las ciencias y facultades matemáticas, la cantidad discreta, geometría, trigonometría, cosmografía, náutica, maniobra, fortificación militar y teoría de la artillería y de la construcción de navíos, poniendoles Maestros capaces para su logro, por ser tan conveniente y de mi servicio, que la Nobleza de estos mis Reinos sea instruida en las referidas ciencias y facultades y habilitadas con mayor fruto a obtener empleos correspondientes en mis Armadas y Ejercitos, tuve por conveniente aprobar los fundamentos y reglas que habeis observado en su formación e instrucción y las Ordenanzas hechas en todo lo perteneciente a su establecimiento, regimen, subsistencia y servicio que deben hacer los Guardias Marinas embarcados en mis Armadas o Escuadras, como tambien la cantidad de Oficiales que debe tener esta Compañía.»

Como instituto esencialmente nobiliario, se daban reglas para el ingreso de los aspirantes que debían acreditar la cualidad de hidalgo con pruebas que llegaban hasta los cuatro abuelos, o bien ser hijo de capitán para arriba. Todo ello debía figurar en el memorial presentado para llevar a efecto el asentamiento. En épocas posteriores, tales exigencias se suavizarían, pero en la época de Trafalgar todos los guardias marinas a bordo, españoles peninsulares o hispanoamericanos, rezumaban nobleza o hidalguía comprobada y testimoniada.

### **Noticia de una enseñanza**

El primer capitán que tuvo la Real Compañía de Guardias Marinas fue el brigadier del Ejército don Luis Dormay, que cesó en el mando por su ascenso a teniente general en 1732; pero fue su primer alférez don Juan José Navarro,



José Patiño, óleo de Rafael Tejeo (1798-1856).  
(Museo Naval, Madrid).

capitán del Regimiento de Mar de Nápoles (después marqués de la Victoria y capitán general de la Armada), quien de tal modo se identificó con la Compañía que durante muchos años fue el alma de ella, logrando que al poco tiempo de su fundación los bisoños guardias marinas tuvieran su bautismo de fuego participando en la expedición y reconquista de Cerdeña.

Desde su establecimiento como academia en Cádiz, se alojó el Cuerpo en el antiguo castillo de la Villa, que luego cambió y popularizó el nombre por el de Castillo de Guardiamarinas, edificio ofrecido por la ciudad que vio con buenos ojos el aposentamiento de tal semillero de futuros oficiales, muchos de los cuales ligarían sus vidas y méritos a la ciudad que les daba cobijo.

Que la creación de la Compañía representó un notable avance pedagógico es indudable por cuanto proporcionó la necesaria homogeneidad a una enseñanza que carecía de ella, a pesar de la unificación de las Armadas, llevada a cabo en 1714. En efecto, hasta entonces venían subsistiendo dos escuelas nada bien avenidas por cierto, pues mientras los oficiales que se formaban en las armadas del Mediterráneo despreciaban las maniobras de las que se servían las del Atlántico, éstos eran maniobristas 100 por 100 y no tenían otra ciencia que la de la rutina. Con la creación de la Compañía se trataba de poner fin a toda diversidad a favor de la unidad.

Pero como se ha dicho, el acceso a la Compañía era de hecho casi totalmente prohibido para todos aquellos que no pertenecieran a las clases altas. La influencia francesa tan en boga en la época se dejaba sentir en estas como en tantas otras cosas, pues la Armada del país vecino estaba formada por lo más escogido de su nobleza (por lo menos hasta la revolución de 1789). La excepción venía dada en que en la Compañía se podía ingresar como aventureros, jóvenes a los que el rey concedía la gracia del aspirantazgo como premio a sus brillantes aptitudes para la carrera. En cuanto al profesorado, fue especialmente seleccionado por el propio Patiño, que quiso dotarla de los cerebros más aptos para ello. Jorge Juan, Tofiño, Mazarredo, Virmecati y otros ilustres marinos pasaron por sus aulas.

Transcurría plácida y provechosa la vida de la Compañía, animando las

viejas calles gaditanas con una alegre policromía de espadines y anchos casacones, cuando las Ordenanzas de la Armada de 1748 vinieron a reglamentar de un modo definitivo la vida y estudio de los futuros oficiales. Todo un voluminoso tratado, con 270 artículos agrupados en ocho títulos, venía a comprender el epígrafe «De la Compañía de Guardiamarinas». En él se regulaban hasta los más mínimos detalles: ingreso, vestuario, armamento, régimen interior, ejercicios, exámenes y premios. Se daban igualmente normas para el servicio de los guardias marinas abordo de los bajeles —con el alto honor de la custodia de la bandera—, y en todo el vasto plan de organización no quedaba ningún cabo por atar.

El profesorado era también cuidadosamente elegido, así como los nombramientos de los brigadieres y subbrigadieres —cosa que ha venido subsistiendo hasta nuestros días— que recaían en los alumnos más aventajados y con buen ascendiente moral para imponerse a sus compañeros. El internado fue riguroso en principio, pero después se permitió cierta tolerancia, motivada por reformas de construcción, concediéndose que algunos pernocraran fuera del cuartel. El contralmirante Guillén, que estudió a fondo la enseñanza naval dieciochesca, explica que este permiso se hacía a condición de que se viviese en «casa de gente conocida» y se daban severas instrucciones a los brigadieres para que hiciesen frecuentes rondas en los alojamientos tanto de día como de noche para «que se castiguen con rigor a los que deshora se hallen fuera de ellos, especialmente si se averiguase que para ese fin se hubiesen disfrazado». Es de suponer, no obstante el rigor de la prohibición, que los más avispados verían el modo de arreglárselas para cogerles las vueltas a sus terribles vigilantes y echar una canita al aire en los populosos barrios gaditanos.

Pero el plan de estudios era muy severo: aritmética, álgebra, geometría, trigonometría, cosmografía y navegación, asignaturas básicas en toda época, se exigían con rigurosidad y constancia y además se daban otra serie de materias de más o menos importancia que completaban la educación del alumno. ¡Hasta clase de baile y de música tenían! Se trataba de hacer del guardia marina, además de un completo oficial, un perfecto caballero a tono con las formas y modales de la buena sociedad. No en balde, como se ha dicho anteriormente, procedían de las clases más elevadas de la nación.

Cuando las circunstancias y los recursos lo permitían, los alumnos curtían su piel con los aires salobres de la mar, embarcando en el último curso en una o dos fragatas preparadas al efecto y en las que realizaban un verdadero aprendizaje marino. Regresaban para sufrir los exámenes que revestían auténtica solemnidad y que a veces tenían carácter de verdadera controversia científica.

En los barcos perfeccionaban las enseñanzas aprendidas en la Academia. Tenían sus atribuciones y privilegios y se forjaban en la dureza de los combates. Vivían en camaretas, alojamiento que distaba mucho de ser considerado como confortable, y acababan su transformación, pasando de imberbes más o

menos mimados por la fortuna, a bizarros oficiales, hombres de pelo en pecho, a quienes muchos de ellos tenía la patria reservados los más altos títulos de gratitud.

Así transcurrieron las cosas hasta que en 1769, siendo comandante general del Departamento de Cádiz don Juan José Navarro, tan vinculado siempre a los azares de la Compañía, se hizo trasladar ésta a la Isla de León, población auténticamente marinera, en la llamada «Casa del Sacramento o de la Reina». Esta mudanza fue del agrado de los profesores del centro que deseaban apartar a los cadetes de las excesivas distracciones de la bulliciosa ciudad gaditana. No obstante, la necesidad de la formación de nuevos oficiales obligó a la subdivisión de la Compañía en dos más; una en Ferrol y otra en Cartagena, ambas de idéntica composición a la de Cádiz, excepto en el número de guardias marinas; aunque el director de la de Cádiz era como una especie de jefe de escuadra con respecto de las demás que le estaban subordinadas y le rendían partes mensuales, siendo los comandantes generales de los departamentos los inspectores de aquellos establecimientos que radicaban en su jurisdicción.

Las Ordenanzas de Marina de 1793, que tuvieron largo tiempo de vigencia, disponían: «Cuando falten oficiales de guerra de la dotación de un barco, recaiga el mando en el brigadier, subbrigadier o guardiamarina más antiguo, con preferencia a los pilotos, sargentos, condestables, o contra maestres con consideración de oficiales, pero como puede faltarles experiencias, los antedichos les pueden advertir en los correspondientes a sus ejercicios». Se les imbuía así a los caballeros guardias marinas en una serie de responsabilidades, que asumirían llegado el momento con todo rigor y mérito. Y su contribución en sangre y vidas en el combate de Trafalgar justifica el subtítulo que hemos querido poner a este trabajo: «Aprendices de héroes».

## Guardias Marinas en Trafalgar

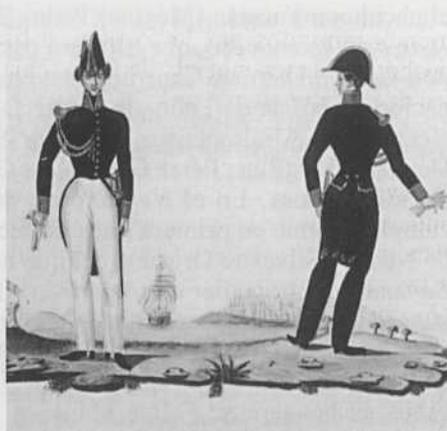
Resultaría obvio insistir en los pormenores y consecuencias de aquel desdichado combate que ha movido tanta tinta en este año de su bicentenario. Mi propósito, mucho más modesto, es el de recordar a los guardias marinas que participaron en la acción, situándolos en méritos y actitudes que no faltaron a lo largo de la batalla: un total de 49 cadetes procedentes de la Real Compañía de Cádiz (19), de Ferrol (29) y de Cartagena (1). Todos con patentes de asiento entre los años 1801 a 1804, siendo cuarenta españoles peninsulares y nueve hispanoamericanos, con expedientes personales de muy difícil localización en los archivos del Viso del Marqués, salvo los que alcanzaron un alto rango en la Armada; pero de la mayor parte de ellos hay pocas noticias, quizá porque por diversas circunstancias su permanencia en los cuadros de oficiales no fue lo continuada que podía esperarse.

Los 49 guardias marinas se repartían en los buques de la flota al mando de

Gravina, con una distribución ajustada a las dimensiones y caracteres de los buques. Así, el *Santísima Trinidad* contó con seis; el *Príncipe de Asturias*, cuatro; *Santa Ana*, cuatro; *San Juan Nepomuceno*, cuatro; *Bahama*, cinco; *Montañes*, dos; *San Leandro*, cinco; *San Agustín*, cuatro; *San Francisco de Asís*, tres; *Monarca*, tres; *San Ildefonso*, tres; *San Justo*, cuatro; *Neptuno*, dos; y *Argonauta*, uno. Curiosamente, el *Rayo*, el «abuelo» de la agrupación no llevaba ningún guardia marina a bordo.

Las probanzas de nobleza e hidalguía de todos estos caballeros están más que acreditadas y el documentado catálogo de Dalmiro de la Valgoma y el barón de Finestrat da cumplida referencia de los mismos. Hijos de Príncipes —como se ha dicho—, de Grandes de España, de almirantes y generales y hasta de «capitán para arriba», con inclusión en muchos casos de los abuelos, linajudos caballeros de órdenes militares, maestranes o presidentes de audiencia u otros altos estamentos. Tales son sus currículos ratificados en las fechas de los asientos, y curiosamente hay más nacidos en tierra adentro que en ciudades costeras, sobre todo entre los ingresados en la Compañía gaditana, en la que sólo hay tres de Cádiz, dos de la Isla de León, uno de El Puerto de Santa María y otro de La Carraca.

En el navío *Príncipe de Asturias*, insignia de la escuadra que manda el general Gravina y cuyo comandante es el brigadier don Rafael Hore, prestan sus servicios a bordo los guardias marinas Luis de Mendoza y González, nacido en Jerez de los Caballeros; Alejandro de la Rua y Cadabio, natural de Santa María del Veloso; Gonzalo Sanjurjo y Vallador, de Castropol, y Santiago Regañón, del que no han podido obtenerse mayores datos; en el *Santísima Trinidad*, el imponente navío de cuatro puentes que manda el brigadier don Javier de Uriarte y Borja, embarcan los guardias marinas Antonio Bobadilla y Angulo, que resultará muerto en la acción, nacido en Écija; José María de la Moneda Austrán, de El Puerto de Santa María; José de Sevilla y León, de Cádiz, y Luis Romero Díaz Herrero, que abrió sus ojos en La Carraca); en el *Santa Ana*, al mando del capitán de navío don José Gardoqui, están Manuel Briones de Guzmán, de Carmona, y otro de los muertos en la acción, José Maestre y Osorno, de Ferrol; el guatemalteco Ramón Bañuelos y Codecido, y



Dos guardias marinas vistiendo uniforme de gala, el de la izquierda de verano y el de la derecha de invierno, reglamentarios a partir del año 1837, en que se suprimió el uniforme de 1793, vigente en la época de Trafalgar. En aquella época el uniforme era idéntico al de los guardias de corps, pero con galón de oro. (Anónimo español, 1837. Museo Naval, Madrid).

el nacido en Yucatán (México) Pedro Sainz de Baranda y Borreyro. En el *San Juan de Nepomuceno*, que asociará para la gloria el nombre de su comandante don Cosme Damian Churruca, navegan Juan Ruiz de Apodaca y Beranger, nacido en la Isla de León, de ilustre familia marinera y uno de los pocos que alcanzará el Almirantazgo; Salvador Soroa y Soroa, de San Sebastián; José Gutiérrez Bustillos; Pérez Grande, de Guadalajara, y Francisco Montes Navas, de Villaviciosa. En el *Neptuno* de don Cayetano Valdés, brigadier ya de cumplida fama, en primera línea de fuego, José Pardo de Donlebún y del Río, de Neda, y Silvestre Ormazá, del que no se han logrado más referencias. En el *Bahama*, del brigadier don Dionisio Alcalá Galiano, un sabio y un héroe, los guardias marinas, Alonso Butrón y Pareja, de Medina-Sidonia, también de una familia que dará grandes títulos a la Armada; Rafael Carracedo Salgado, de Cádiz; José Álvarez de Sotomayor y Notario, de Lucena, y dos hispanoamericanos, el bonaerense Felipe Márquez, de la Plata, y Ruiz de Huidobro, y el guatemalteco Andrés Tosta y Sánchez Montañó.

La relación se ensancha con nuevos nombres y nuevos barcos. En el *San Leandro* el rol les alcanza a Fernando Chacón del Valle, de la Isla de Trinidad, a José de Olaeta y Calafat y a Juan de Llandéal Ruiz de Huidobro, ambos de la Isla de León (San Fernando). Es curioso constatar dos paisanos a bordo del mismo barco, del que su comandante, el capitán de navío don José de Quevedo, también es gaditano. Completa la nómina del *Leandro* José Aniceto Pimienta de la Real Compañía de Cádiz, pero sin mayores datos.

En el *San Francisco de Asís*, del mando del capitán de navío don Luis Antonio Flores, figuran enrolados Florencio Zeruti Feig, gaditano y brigadier de la Compañía el bonaerense José Márquez de la Plata Huidobro, hermano de Felipe a bordo del *Bahama*, y José Antonio Mella y Barbeito, de Betanzos.

En el *San Justo*, del capitán de navío don Miguel Gastón, los alumnos son Gil Manterola y Manterola, de Ferrol; Juan Durán Álvarez, de Almagro; Policarpo Altuna y Acibar, de Azpeitia, y Antonio Soto Macedo, de Orense.

En el *Montañés* hallará gloriosa muerte su comandante, el capitán de navío don Francisco Alsedo, y pudieron dar testimonio de ella los guardias marinas Gabriel Sequeyra Duarte, natural de La Habana y subbrigadier de la Compañía de Cádiz Antonio Godoy y de Castro, de Muros. En el *San Agustín*, que manda el brigadier don Felipe Cagigal, están a bordo José Benito de Soto y Macedo, Andrés Pita Da Veiga Romero, otro apellido ilustre en la Armada y que nace en Betanzos; Felipe Saavedra y Pardo de Donlebún, de Castropol, y Alonso Sierra y Abelló, de Cangas de Tineo; también dos asturianos de cercano paisanaje a bordo de un mismo barco.

Restan por reseñar los navíos *San Ildefonso* (brigadier don José de Vargas), *Monarca* (capitán de navío don Federico Argumosa) y *Argonauta* (capitán de navío don Antonio Pareja). En el primero de ellos figuran embarcados otro guardia marina nacido en La Habana, José del Río Eligio; Juan Vigodet Garnica, hermano de Casimiro, alférez de fragata en el mismo barco y que obtendrá

los más altos rangos en la Armada, y Benigno Pardo, ferrolano. En el *Monarca* se cuentan José Barros Troncoso de Lira, de Tuy; José Peón y de Riera, de Villaviciosa, y Antonio Maymó y Fontanales, de Castropol. Por último en el *Argonauta*, un único guardia marina, José Serrano Barrada, de Priego de Córdoba, cerrará este apretado censo de aprendices de héroes, de los que no pocos llegaron a la maestría.

### ...Y para muestra un botón

Rebasaría los límites de este trabajo exhumar las biografías (algunas muy incompletas) de los guardias marinas presentes en Trafalgar en sus diversas vicisitudes de sus carreras en la Armada, pero como reza un refrán que para muestra basta un botón, ofrecemos la breve semblanza de uno de ellos, el teniente general de la Armada don José Ruiz de Apodaca y Beranger, guardia marina desde 1802, nacido en San Fernando, de apellidos de clara raingambre marinera y combatiente en Trafalgar a bordo del *San Juan Nepomuceno*, que mandaba su cuñado el brigadier don Cosme Damián Churruca.

Durante la Guerra de la Independencia, y con el empleo ya de teniente de fragata, combatió en los batallones de Marina, y poco tiempo después navega por aguas de Cuba y México con su pariente el virrey don Juan Ruiz de Apodaca, hallándose presente en las acciones de mayor riesgo de aquellas latitudes desde 1816 a 1821. Los acontecimientos españoles tras la subleblacion de Riego no le afectarán, pues permanece en Cuba hasta 1826 con otra segunda campaña prolongada hasta 1843.

Nuevos destinos en el archipiélago filipino (1844-1849) acreditan sus dotes de mando en cargos de responsabilidad como comandante de Marina de Manila y comandante general del apostadero, destacándose en las expediciones contra la piratería mora y malaya.

Vuelto a España en 1850 desempeña los destinos de comandante general de Cartagena hasta 1853, director de los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina de 1853 a 1855 y vocal del Almirantazgo en 1856.

Ya con el rango de teniente general desde 1861, sería nombrado senador del Reino y más tarde presidente del Consejo de Estado en mérito a sus altas cualidades desplegadas a lo largo de toda su brillante carrera.

### Un triste punto final

Deliberadamente hemos dejado al margen cualquier consideración de tipo bélica o política que enmarcan el contorno de Trafalgar, cuyos planteamientos, estrategias y consecuencias han sido ampliamente expuestas y analizadas por numerosos y competentes trataditas. Tristes y penosos para la Marina

española (1) —he escrito en otra ocasión— son los días que suceden al combate de Trafalgar. Silenciado el estruendo de los disparos, convertida la mar en tumba generosa de tanto héroe, el parte de las pérdidas del combate resulta desolador. Los mejores navíos españoles, el *Santísima Trinidad*, de cuatro puentes y ciento treinta cañones, orgullo de la Armada de su tiempo el *Santa Ana*, de tres puentes y ciento veinte cañones; el *San Juan Nepomuceno*, veloz y marinero como pocos. Todos han sucumbido o han quedado en penosas condiciones y el balance final será impresionante. Antonio Alcalá Galiano, hijo del malogrado Dionisio, comandante del *Bahama*, ofrece en sus *Recuerdos de un anciano* la visión desgarrada después del combate: «...cuando rompía a trechos y por pocos instantes la espesura de las nubes el furioso viento, se divisaban aquí y allá más navíos, de ellos algunos desarbolados, sin vérselos la bandera, luchando con las olas, no pudiendo saberse de quiénes eran y cuál sería su suerte».

Si en anteriores ocasiones se supo y pudo reaccionar ante la derrota, Trafalgar es el momento crucial, principio de la incapacidad española para reaccionar ante los problemas marítimos y navales. Tras la Guerra de la Independencia y la desmembración de los territorios americanos, el instrumento que permitió a España conservar su Imperio desaparece del horizonte de su política como medio de apoyar su diplomacia. De poco había servido, pues, tanto derroche de valor y esfuerzo de los guardias marinas tráfalgareños, privilegiados custodios de la bandera de sus buques. Quedaba, sin embargo, intacto su glorioso aprendizaje de héroes.

---

(1) *Marina y política en la España del siglo XIX*.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BLANCA CARLIER, J. M.<sup>a</sup>: *La Escuela Naval Militar: su origen histórico*. Revista de Historia Naval, núm. 32.
- CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín.
- DE LA VALGOMA Y FINESTRAT: *Catálogo de Guardias Marinas*.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. L.: *Trafalgar Corpus Documental*. Ministerio de Defensa. Archivo de Marina del Viso del Marqués: expedientes personales.