

UN BASABE EN TRAFALGAR

Vicente BASABE BLANCO
Capitán de Navío (RR)

Resumen

En este artículo se traza una biografía breve del capitán de navío Benito Antonio de Basabe y Ulierte, nacido en Arrastaria (Álava) y fallecido en octubre de 1816 en Cádiz.

Palabras clave: capitán de navío Basabe, Compañía de Guardiamarinas de Ferrol, Trafalgar, navío *Bahama*.

Abstract

This work is a brief biography of captain Benito Antonio de Basabe y Ulierte, who was born in Arrastaria (Álava) and died in October 1816 in Cádiz.

Key words: captain Basabe, Company of midshipmen of Ferrol, Trafalgar, ship of the line Bahama.

ANDABA un día curioseando por los abarrotados anaqueles de la biblioteca de la Escuela Naval Militar, cuando entre aquella masa de viejos libros reparé por azar en un tomo encuadernado de la *Revista General de Marina*. Lo tomé en mis manos, me puse a hojear distraídamente sus páginas... y cuál no sería mi sorpresa cuando, de pronto, mis ojos tropezaron con el apellido Basabe, el mío por más señas. «¡Curioso! —pensé— Así que no soy el único que lleva ese apellido en la Marina...».

El de Basabe no es un apellido muy común, ciertamente, pero su solar de origen —el País Vasco o las Vascongadas, como se llamaba en otros tiempos a la hoy Comunidad Autónoma Vasca— ha sido cuna de muchos y buenos navegantes, así que no tenía nada de extraño encontrar el apellido vinculado a los hombres del mar.

Años más tarde, por una serie de casualidades —se cumplían doscientos años del luctuoso hecho, la fecha del fallecimiento coincidía en día y mes con

la de mi padre, tengo dos nietos que atienden al nombre de Benito Basabe... —, recordé el tema y me propuse averiguar quién fue el personaje.

La historia comienza hace ya más de doscientos años, con un oficio enviado por el capitán general de Cádiz, Baltasar Hidalgo de Cisneros, a la sala de gobierno del Consejo del Almirantazgo, cuyo tenor era el siguiente:

«En el día de ayer me da parte el Comandante de Marina de Cádiz de haber fallecido en aquella noche, repentinamente, el capitán de navío Don Benito Basabe, sin habersele encontrado en su persona y casa un medio real con que poder dar sepultura a su cadáver, pudiéndose atribuir su muerte a la miseria en que vivía.

De esta suerte viven, fenecen y terminan sus tristes días, por una serie de desgracias, los beneméritos e incomparables Oficiales de Marina, y en este espejo miran su lastimosa suerte los que por una providencia singular les sobreviven.

Exprésolo a V.S. con cuánto dolor cabe en mi corazón para noticia del Supremo Consejo del Almirantazgo.

Dios guarde a V.S. muchos años.

San Fernando a 8 de octubre de 1816».

Benito Antonio de Basabe y Ulierte —tal es el nombre completo de nuestro protagonista— vio la luz el 21 de marzo de 1763 en el lugar de Artomaña, vecindario de Arrastaria (Álava). Hijo legítimo de don Manuel Antonio Basabe y doña María de Ulierte, era nieto por línea paterna de don Tomás Basabe y doña María de Antoñano, y de don Pedro Ulierte y doña Gregoria de Gorvea por la materna.

Su majestad el rey Carlos IV tuvo a bien concederle plaza de guardiamarina con dispensa de la edad, y ordenó que se le admitiese en la Compañía de Ferrol y se le formara el asiento correspondiente en la contaduría de Marina de dicho departamento. Así lo comunica don Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, a don Joaquín de Molina, teniente de la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, el 14 de julio de 1784, siendo esta la fecha en que principia su hoja de servicios.

Para ingresar en la compañía se exigían los requisitos que se indican a continuación:

«El que hubiese obtenido la gracia, se presentará en la Isla de León, Ferrol o Cartagena, al Comandante de la Compañía de su destino, con la carta-orden que se entregará en la Corte, dentro del término que en ella se señale, y pasado este, quedará nula la gracia.

Presentará también su fe de bautismo que manifieste la edad y legitimidad del nacimiento, la justificación de su nobleza en información hecha a su pedimento, por orden, y ante la justicia del pueblo en que esté establecida su familia, con deposición de testigos fidedignos de haber conocido a sus padres y abuelos por ambas líneas, paterna y materna, en estado noble, sin oficio ni ejercicio que no fuese correspondiente, a que se agregarán copias auténticas de instrumentos fehacientes de la distinción, méritos y dignidades de su casa, como son testimonios de recibimientos de nobleza en los Ayuntamientos, acuerdos de estos sobre elecciones de empleos públicos honoríficos y copias autorizadas de títulos, patentes, privilegios y otros despachos de honores y distinciones».

En el caso de nuestro protagonista, se le dispensó la edad pero no del resto de los requisitos de ingreso. Así pues, tuvo que presentar las pruebas de hidalguía o nobleza correspondientes.

En el expediente constaban la partida de bautismo del neófito y las partidas de bautismo y matrimonio de sus padres y abuelos, más las declaraciones de cuatro testigos, todas ellas certificadas y compulsadas por las autoridades correspondientes, que en este caso fueron el alcalde y juez ordinario de Arrastaria y el síndico procurador general de este Noble Valle.

Así sabemos que, mientras que Benito, Manuel Antonio (su padre) y su abuelo Tomás Basabe eran naturales de Artomaña, en el Noble Valle de Arrastaria, su madre, María, y su abuelo Pedro Ulierte eran de Belandía, en el señorío de Vizcaya, al tiempo que su abuela Gregoria Gorbea, era de Izoria, en la tierra de Ayala, y finalmente su otra abuela, María Antoñano de Aloria, era natural también del citado valle de Arrastaria, poblaciones todas ellas comprendidas en un radio de ocho kilómetros.

De las declaraciones de los testigos, que fueron Miguel de Larrea, Bonifacio de Pinedo, Diego de Ugarte y Antonio de Urbina, todos ellos vecinos de Artomaña, se desprende que don Benito era hijo legítimo, cristiano viejo al igual que sus ascendientes, limpio de mala raza, caballero noble hijodalgo notorio de sangre según fuero de España, descendiente de las casas solares de sus apellidos y que gozaba, él y sus ascendientes, de las exenciones, oficios honoríficos, franquezas y libertades correspondientes a su nobleza desde tiempo inmemorial. Y es sabido su condición noble por el mero hecho de ser natural de Artomaña, como su padre y su abuelo paterno, y de Aloria su abuela paterna, ya que es notorio que en el Noble Valle de Arrastaria no se admitía a persona alguna que no pudiese acreditar esa circunstancia, y lo mismo sucedía en Izoria, de la Tierra de Ayala, de donde era natural su abuela materna. Por otro lado, en Belandía, jurisdicción de Orduña, en el Muy Noble y Muy Leal Señorío de Vizcaya, cuna de su madre y de su abuelo materno (1), tampoco se admitía otro estado que el de caballero noble hijodalgo de sangre, hasta el punto de que no existían padrones ni listas para la distinción de estados.

También declararon los testigos que los ascendientes de don Benito no habían ejercido oficio alguno que no se correspondiera con su notoria nobleza, y que en cambio sí habían ostentado cargos honoríficos como el de alcalde de la Santa Hermandad del Noble Valle de Arrastaria, que ejerció su abuelo don Tomás de Basabe, y el de diputado regidor, que ocupó su padre, don Manuel Antonio de Basabe.

(1) El fuero de Vizcaya mandaba que no se avecindasen en el Señorío los que fueren de linaje de judíos o moros, y disponía que cualquier otro que viniere a morar y avecindarse en Vizcaya «sea tenuto de dar información bastante al Corregidor y Veedor del dicho Condado o a su Teniente, juntamente con los dos Diputados de este Condado; de su Linaje y Genealogía; Por la qual parezca y se averigüe ser de limpia sangre, y no ser de judíos ni moros, ni de su linaje; La qual dicha información dé y preste dentro de sesenta días, después que ansi entrare en Vizcaya a ser vecino de ella».



El Rey ha concedido plaza de Guardia Marina á D. Benito Bacare con dispensa de la edad que concede - - - - - lo que participo á Vñ. para que presentándose ahí este sugeto dentro del término de quatro - - meses, y concurriendo en él las demas circunstancias que previenen las Ordenanzas, se le admita en esa Compañía, y se le forme el asiento correspondiente en la Contaduría de Marina de ese Departamento, abonándole el Prest, y la Gran Masa. Dios guarde á Vñ. muchos años. Madrid 14 - - - - á de Julio - - de mil setecientos ochenta y quatro

Antonió Valsin

Por último, tanto su padre como su abuelo habían sido individuos de la Ilustre y Antiquísima Junta de la Cofradía de San Íñigo y San Juan de Aloria, una de cuyas constituciones exigía legitimidad y nobleza por ocho costados.

Una vez sentada plaza en la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, su hoja de servicios será nuestro mejor informante, y de ella extraemos lo siguiente.

Cursa sus dos primeros años en la Academia de Guardias Marinas. El 5 de mayo de 1786, después de acreditar sus conocimientos mediante los exámenes correspondientes, embarca en la urca *La Espaciosa*, que estaba bajo el mando del teniente de navío Juan de Dios Topete, con la que efectúa diversas salidas

a la mar hasta el 26 de diciembre, en que desembarca para continuar su formación en la Academia.

El 1 de marzo de 1787 embarca en la fragata *Santa Brígida*, comandada por el brigadier don Antonio de Albornoz, donde permanece hasta el 7 de julio, cuando transborda a la balandra *Flecha*, capitaneada por el teniente de navío Fernando Ruiz Gordon, a bordo de la cual participará en la campaña de evoluciones que efectuó la escuadra acaudillada por el teniente general Juan de Lángara.

El 9 de marzo de 1788 transborda a la balandra *Ventura*, que mandaba el teniente de navío don Juan José de Elizalde, y navegando en conserva junto con la fragata *Santa María de la Cabeza* llega a Ferrol, donde desembarca el 21 de mayo.

El 26 de octubre de 1789 se embarca de transporte en el *San Fulgencio*, comandado por el capitán de navío don Vicente Ezeta, y regresa a Cádiz.

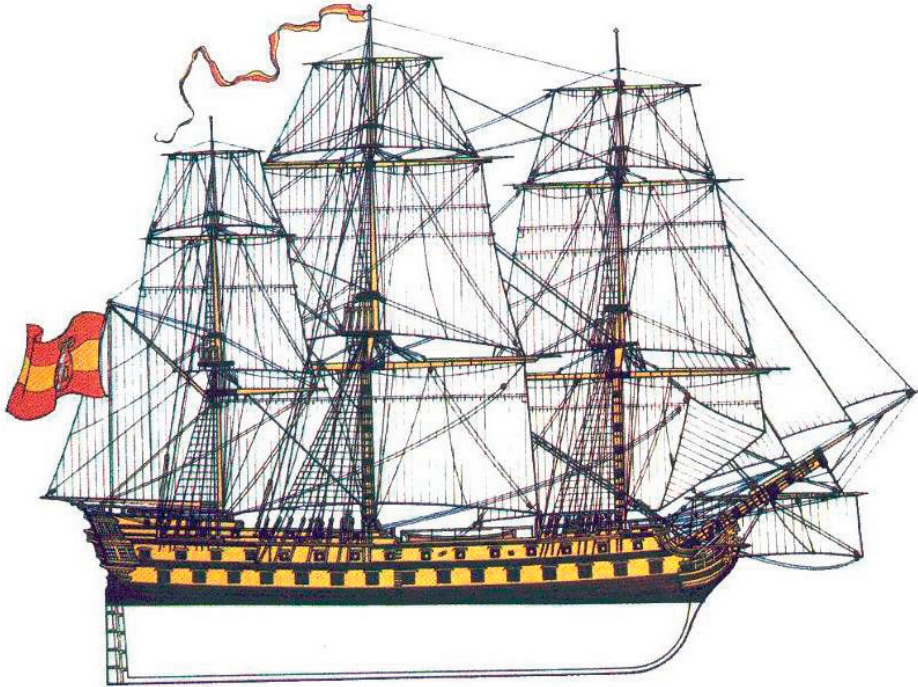
El 1 de junio de 1791 embarca en el *San Isidoro*, a cuyo frente se halla el brigadier Antonio Chacón. Embarcado en él fue a Veracruz, y de allí a La Habana, en cuyo puerto transbordó al bergantín *Princesa* el 16 de diciembre de dicho año, para viajar a Nuevititas, Trujillo y Trinidad de Barlovento bajo las órdenes del teniente de navío Fermín de Ezberripa. El 11 de diciembre de 1792 transbordó a la fragata *Minerva*, comandada por el capitán de navío Luis de Toledo, de la que desembarcó el 31 de enero de 1793. Nombrado ayudante del subinspector de La Habana, permanecerá en este destino hasta el 18 de julio de 1804, cuando embarcó en la urca *Polonia*, de la que era comandante el teniente de navío Juan de Dios Izquierdo, buque con el que entró en Cádiz el 8 de octubre y del que desembarcó el 10 de diciembre.

El 28 de marzo de 1805 embarca en el *San Leandro*, mandado por el brigadier don Dionisio Alcalá Galiano, del que pasó el 3 de julio inmediato al *Bahama* por haber transbordado de un buque a otro toda la tripulación. Así describía a este un hijo de Alcalá Galiano años más tarde:

«Feo en su exterior aunque hecho de soberbio maderaje de cedro con tablazón de grandes dimensiones, encogido de proa y popa, mal configurado así como airoso de costado, muy velero navegando a un largo, aunque ciñendo el viento no era de los más finos y buque por otra parte destinado a servir, al que en esta ocasión tomaba su mando, de glorioso teatro de sus hazañas y muerte en un memorable y fuerte combate».

El navío *Bahama* salió de Cádiz el 20 de octubre en combinación con la escuadra francesa, y el 21 se encontró en el combate que esta sostuvo con la inglesa del almirante Nelson cinco leguas al suroeste de Cádiz. El capitán de fragata Tomas de Ramery, comandante del buque por sucesión de mando, relata así el choque:

«A las nueve de la mañana se encontraba el *Bahama* por la popa del navío francés *Algésiras* y a proa del *Aigle*, también francés según se había ordenado, ciñendo el viento por babor, el enemigo arribaba en popa en varias columnas, temiendo el comandante que los ingleses nos cortaran la línea, crear desorden y



El navío *Bahama*

poner entre dos fuegos a algunos buques, dispuso estrechar la distancia con el *Algésiras*. Atacaron buque ingleses de tres puentes y estorbado el *Bahama* por las maniobras del *Aigle* y *Algésiras* pronto se encontró entre dos fuegos de sendos buques ingleses. Estos buques con mucho fuego de metralla y palanqueta, nos utilizaron toda la maniobra y la una y media nos mataron al Comandante. Me hice cargo del navío, batiéndome pero imposibilitado de dar movimiento al buque, por estar toda la maniobra destruida, pronto se nos puso al costado un tercer barco de tres puentes, desarbolados del palo mayor y del mesana y esperando ver caer el del trinquete, el timón partido de dos palanquetazos a flor de agua, mucha agua en bodega, inutilizada la mayor parte de la artillería, con las baterías llenas de cadáveres y heridos, estando también la enfermería llena de estos y sin esperanza de ser socorridos, por no haber en las inmediaciones buque alguno que no estuviera rendido o imposibilitado de ayudarnos, llamé a junta a todos los oficiales llegando a la conclusión de que no era posible hacer ya mayor resistencia, por lo que mandé suspender el fuego y arriar la bandera. Los enemigos cesaron el fuego al advertir nuestra rendición. A la cuatro vino un bote inglés que me condujo a bordo del navío *Colossus*».

El *Bahama* quedó en manos de una dotación de presa de los ingleses y fue remolcado por el *Minotaur*, que transbordó a buena parte de la tripulación ya que el buque estaba en unas condiciones pésimas. Debido a la tempestad que azotó la zona, se rompieron los cables que unían ambos buques y el *Bahama*

se dispersó peligrosamente. Viendo que la costa española estaba cerca y que el peligro de estrellarse era manifiesto, la tripulación de presa inglesa se rindió a los españoles, quienes tomaron el control del buque.

El teniente de navío Benito Basabe era el oficial más antiguo presente, por lo que se hizo cargo del buque como comandante accidental y ordenó izar de nuevo la insignia española. Se sabe lo que ocurrió después puesto que, días más tarde, ya en tierra, Basabe da parte de lo acontecido en ese combate al capitán militar, Federico Gravina, y al comandante de Marina de Cádiz.

Al primero le dice:

«Excmo. Sr.:

Con motivo de acabar de llegar a este puerto y ser muy corto el tiempo, no puedo dar a V.E. una noticia circunstanciada de los sucesos ocurridos desde el 21, en que fui prisionero en el navío *Bahama*, pero lo haré luego que reunida la gente pueda adquirir todas las noticias que ahora me faltan, limitándome en esta a decir a V.E. que en el combate murió mi comandante y dos oficiales de Córdoba, y heridos el 2.º comandante, dos oficiales y dos guardiamarinas, todos de poca consideración. El 25, con motivo de estar próximos a la costa, se entregaron los ingleses y quedé con el mando del navío por haberse llevado los enemigos el día 21 al teniente de navío más antiguo. El 27, una balandra recogió los ingleses, y el 28 un navío se llevó prisioneros un alférez de navío y un guardiamarina y como 130 hombres, la mayor parte marineros. El 29 se acordó en junta de oficiales varar el navío, pero no se pudo conseguir por no obedecer a la espadilla y menos largar vela por estar desarbolado de los tres palos, por lo que dimos fondo en 9 brazas de agua. Al siguiente día llegó el socorro que el día anterior se solicitaba a fuerza de cañonazos, e inmediatamente se procedió al embarque de la gente en las cuatro barcas de buey, lo que advertido por los enemigos se destacó una fragata para impedirlo; la que quedaba del navío al desatracarme de él, como a una milla escasa, lo que no me dio lugar a quemar el navío y sí solo el de cortar el calabrote con que estaba amarrado. El navío ha quedado inútil del todo, haciendo agua que llegó a tener el día del combate 28 pulgadas y después hasta 7 pies y medio. Tengo la satisfacción de haber salvado la vida y libertad de 450 hombres poco más o menos, de los que se han dirigido a Huelva tres de las barcas, y yo a este puerto con la 4.ª y 130 a 140 individuos.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Sanlúcar, 31 de octubre de 1805.

Excmo. Sr. D. Federico Gravina».

Al comandante de Marina de Cádiz le comunica:

«Acabo de llegar con 130 hombres, parte de los que se han salvado del navío *Bahama*, que después del combate del 21 quedó en poder de los enemigos hasta el 25 que se me hizo entrega por los ingleses, por no perecer en la costa, desde ese día hasta el 27, que se avistó un buque que pareció ser místico, el que hallándose a media legua de distancia mandé tirar un cañonazo e inmediatamente se dirigió hacia el navío, y ya más cerca se reconoció ser un goleta de guerra inglesa, la que se llevó toda la gente de su nación que guarnecía el navío y el capitán inglés nos aseguró que el inmediato día acudiría por todos nosotros. Efectivamente, el 28 por

la tarde se acercó un navío, el que echó tres botes al agua y se llevó un alférez de navío y un guardiamarina y hasta 130 marineros, incluso algunos soldados, quedando aun acordados en que al inmediato día volverían si el tiempo lo permitía. En este estado, amando más el aventurar nuestras vidas, se determinó por junta de oficiales y noticia de la gente el ir a varar antes de caer prisioneros. En efecto, a las 4 de la mañana picamos el cable e hicimos vela pero el navío no obedecía a la espadilla, y yéndonos hacia fuera por salir la marea volvimos a dar fondo a un anclote. A las 6, pareciéndonos que los ingleses no podrían llegar por estar bastante distantes, volvimos a picar el calabrote pero sin efecto como el primer caso. Se determinó dar fondo con un cañón y en este estado esperar el viento y marea para verificar nuestro intento.

El 29 tiramos muchos cañonazos pidiendo socorro a varios faluchos, pero todos huyeron. Los enemigos se mantenían a la vista. El 30, como de 11 a 12 del día, se vieron cuatro barcas del bou que se dirigían a nosotros, y a una regular distancia se tiró un cañonazo e izó la bandera española, a cuya señal acudieron rápidamente, y luego que estuvieron al costado se procedió al embarco de la gente verificando la evacuación. Como a las 4 de la tarde, desde que los enemigos vieron atracar las barcas, se dirigió una fragata sin duda con el ánimo de impedir la extracción de la gente, y en la última barcada se hallaba ya como a una milla poco más o menos, por cuyo motivo no se le puso la camisa de fuego, y se quedó en el alcázar, quedando solo el arbitrio de picar el cable, cuyo buque quedó a flote. Y lo participo a V.S. para su noticia y efectos consiguientes.

Dios guarde a Vmd.

Sanlúcar de Barrameda, 31 de octubre de 1805».

El 4 de noviembre llega a Cádiz, y el mismo día embarca en la fragata *Flora*, mandada por el capitán de fragata Pablo Pérez, de la que desembarcó el día 20 siguiente por haber ascendido. Fue promovido a capitán de fragata el 9 de noviembre de 1805. Entre 9 y 14 de julio de 1808 se hallaba en el arsenal y participó en el combate y rendición de la escuadra francesa.

El 6 de febrero de 1809 embarcó de 2.º comandante en el navío *Héroe*, a las órdenes del capitán de navío Antonio Gómez Barreda y, después, a las del de la misma clase Tomás de Ramery. Con el *Héroe* salió para Vigo en 17 de septiembre y entró en Cádiz el 6 de junio de 1810. El 7 de agosto zarpó para el Mediterráneo, de donde regresó el 23 de octubre para el 14 de diciembre salir hacia Ferrol, donde desembarcó del *Héroe*.

El 21 de octubre de 1811 embarca en Vigo en el navío *Miño*, con el que partió con un convoy para Veracruz, de donde regresó a Cádiz el 11 de septiembre de 1812. El 22 de febrero de 1813 salió en el citado buque otra vez hacia Veracruz, para volver al puerto de salida el 16 de enero de 1814 y quedar desembarcado el 21 de febrero siguiente por desarme de dicho buque. El 30 de mayo de 1815 asciende a capitán de navío, cuando contaba cincuenta y dos años y sumaba treinta y uno de servicios. El 7 de octubre de 1816 inició su último periplo embarcado.

No fue este el único caso de fallecimiento por abandono y miseria de los licenciados de la Marina en aquellos aciagos días; otros, como el también capitán de navío José Soler, el de fragata Lope de Quevedo, el teniente de navío José Labradores y el oficial José María Lambasart, fueron víctimas en

Málaga de ese estado de menesterosidad, que los dejó sin auxilio cuando más necesitados estaban de alimento y curación.

Repetidamente fue expuesta esta penosa circunstancia al Consejo Supremo, que presagiaba la ruina de la Marina si no se tomaban con prontitud medidas enérgicas para atajarla, proporcionando a los departamentos los socorros necesarios, de lo cual informó a S.A.R. el infante almirante general. Elevado este al trono, el asunto mereció del soberano la más enérgica y equitativa resolución, que transmitió a la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, la cual, por razones que no se nos alcanzan, nunca ejecutó la real orden. La triste frase, atribuida a Fernando VII, «Marina, poca y mal pagada», que reflejaba fielmente la lastimosa situación de personal, barcos y establecimientos, describía un estado de cosas vigente ya hacía muchos años. No obstante, y dado el inveterado quijotismo español, el capitán general de un departamento se expresaba así: «Por cuanto presencio podré repetir a S.M. que no tiene individuos y oficiales más leales; primero perecerán todos y yo, que dejar de llenar nuestro deber y, aun expirando, bendeciremos al Rey N.S.»

He aquí la vida de un hijo de Artomaña, un «anieblaus» (2) a quien la historia debe recordar.

Fuentes y bibliografía

- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, Expedientes y Hojas de Servicio.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental.*
- *Revista General de Marina*, Miscelánea, «Tiempos duros», marzo 1942.
- *Revista Vascongada*, Índice de Genealogías y pruebas depositadas en la casa de Juntas de Guernica.
- VÁLGOMA, Dalmiro de la, y BARÓN DE FINESTRAT: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes.*

(2) Antiguo patronímico de los habitantes de Artomaña.