

TRAFALGAR, EL MARQUÉS DE MOLÍNS Y EL RENACIMIENTO DE LA ARMADA EN 1850 (*)

Carlos ALFARO ZAFORTEZA
King's College London

Introducción

El 15 de febrero de 1849 el diario *La Nación*, de Madrid, publicó el primero de una serie de artículos sobre la batalla de Trafalgar, escritos por Manuel Marliani, polígrafo y político progresista. Su intención era refutar las inexactitudes y comentarios injuriosos sobre la actuación de la Marina española vertidos por Adolphe Thiers en su célebre *Histoire du Consulat et de L'Empire* (63). La publicación simultánea de al menos seis traducciones distintas (64), y de los sucesivos tomos muy poco tiempo después que sus originales en francés, evidencia el interés suscitado en España. Su versión de los hechos levantó una ola de indignación en todo el país. La percepción más extendida era que Thiers había

«... querido irritar aquella profunda herida de Trafalgar, que hace casi medio siglo se abrió y todavía está manando sangre... cuya inmarcesible gloria es el único consuelo que nos quedaba después de aquel gran desastre por donde principió la nunca interrumpida serie de nuestros males!» (65).

Esta cita ilustra la ambivalencia reinante: «inmarcesible gloria» y al mismo tiempo *gran desastre*. El heroísmo alcanzado no podía disimular las consecuencias de la derrota, agravadas por las calamidades subsiguientes que devastaron el país. Al comparar la fuerza naval de 1805 con la actual quedaba claro que Trafalgar había sido el golpe de gracia asestado a una institución

(*) Un breve resumen de este trabajo se publicó por error en el libro de actas del XXXI Congreso Internacional de Historia Militar (Madrid, 2005), José María Blanco Núñez, Pablo de Castro Martín y Enrique García Hernán (eds.), *Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2006, pp. 587-589.

(63) MARLIANI, Manuel: «Combate de Trafalgar. Artículo I», *La Nación*, 15-2-1849. Adolphe Thiers: *Histoire du Consulat et de L'Empire*, 20 tomos, París, Paulin, 1845-62. El tomo correspondiente a la campaña de Trafalgar es el sexto, publicado en 1847.

(64) Las principales por Antonio Alcalá Galiano, Madrid, Boix, 1845-1850; Pedro de Madrazo, Madrid, Librería de los señores viuda e hijos de Antonio Calleja, 1845-1851; Joaquín Pérez Comoto, Madrid, F. de P. Mellado, 1846-1863; D. P. X. y M. O. Málaga. Imprenta de José Martínez Aguilar, 1845-1854. De otras sólo se publicaron algunos volúmenes. Cf. Palau 331647-331652 y *Catálogo Colectivo del Patrimonio Bibliográfico Español*, <http://www.mcu.es/bibliotecas/MC/CCPB/index.html>, consultado el 26-6-2005.

(65) *La Nación*, 14-2-1849.

moribunda (66). Ésta era la imagen que proyectaba la Armada en la primera mitad del siglo XIX, y la obra de Thiers no hacía más que reforzarla.

El entonces ministro de Marina, marqués de Molíns, que se enfrentaba a serios problemas presupuestarios para construir buques, sin duda se percató que tenía que desembarazarse de este lastre moral. Con este objetivo emprendió una campaña de propaganda para construir una visión más positiva de la marina de Carlos IV, mejorando así la imagen presente. Los artículos de Marliani presentaban la oportunidad de reclutar a su autor para la causa, mientras se evitaba que la oposición pudiese rentabilizar políticamente el tema. La ofensiva mediática se desarrolló en tres frentes principales: la prensa, el *Estado General de la Armada* (anuario oficial del Ministerio de Marina), y la publicación, en versión corregida y aumentada, de los artículos de *La Nación* reunidos en forma de libro bajo el título de *Combate de Trafalgar* (67). Simultáneamente se promovieron, como organismos de prestigio y representación, el Panteón de Marinos Ilustres y el Museo Naval.

El objeto de este trabajo es demostrar que el libro de Marliani representa la versión oficial de la Armada, en oposición a la de Thiers, y el testimonio central y más duradero la campaña. Con este fin, después de examinar los otros elementos y el contexto histórico, se analizan los mensajes que la obra pretendía comunicar a sus lectores, terminando con una valoración de los resultados conseguidos.

Combate de Trafalgar es ampliamente conocido como la fuente en que Galdós se inspiró para el primero de sus episodios nacionales. La obra ha sido recientemente analizada en el marco de la historiografía antifrancesa y la literatura (68). Este trabajo se centra en dos facetas poco estudiadas: la instrumentalización del pasado y el manejo de la opinión pública con fines políticos. En la historia naval existen abundantes ejemplos de estas actividades, entre los que destaca, por lo que afecta a España, la colaboración entre Alfred T. Mahan, cuyas tesis tienen un fuerte componente historicista, y Theodore Roosevelt, padre de la moderna marina de los Estados Unidos.

(66) Rosendo Porlier a Meléndez, Cádiz 29-10-1805, fotografía de la carta original adosada a la guarda delantera de Manuel Marliani, *Combate de Trafalgar*, ejemplar del Museo Naval, Madrid, signatura 6829, y copia mecanografiada de la carta en Museo Naval, ms. 2162, fol. 49; VARGAS PONCE, José: *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1852, reimpresión, Editorial Naval, Madrid, 1962, p. 42.

(67) MARLIANI, Manuel: *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada Española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su Historia del Consulado y el Imperio*, Imprenta y Librería Matute, Madrid, 1850.

(68) WHISTON, James: «Two Versions of Trafalgar: Galdós's Trafalgar (1873) and Manuel Marliani's Combate de Trafalgar (1850)», *Forum for Modern Language Studies*, tomo 20 (1984), pp. 154-164; QUIRK, Ronald J.: *Literature as Introspection: Spain confronts Trafalgar*, Peter Lang, Nueva York, 1998; CZISNIK, Marianne: «La interpretación del combate de Trafalgar más conocida: la novela *Trafalgar*, de Benito Pérez Galdós», en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons, Madrid, 2004, pp. 359-374.

Contexto histórico

Del mismo modo, Molíns, con la ayuda de Marliani y un grupo de oficiales, emprendió la tarea de defender el honor de la institución y promover su imagen pública. Para ello tenía que contrarrestar las calumnias de Thiers y defender su gestión al frente del Ministerio. A causa de los contratos de construcción de buques en el extranjero y los retrasos en la paga del personal, ésta venía siendo objeto de repetidos ataques por parte de la prensa progresista. Su meta era conseguir financiación para su programa naval (69). Molíns, como hábil político que era, supo canalizar la indignación producida por las aseveraciones de Thiers en provecho de las necesidades de la seguridad del Estado. El momento era especialmente oportuno.

Hacia 1849 la situación, tanto interior como exterior del Gobierno mejoró considerablemente. Ante el vendaval de las revoluciones del año anterior el gabinete Narváez se había mantenido firme y había derrotado a sus enemigos por la izquierda y por la derecha: a los revolucionarios y a los carlistas, lo que le proporcionó un notable prestigio. El régimen liberal fue reconocido por Cerdeña, Prusia y Austria. Asimismo, la expedición contra la República Romana, en colaboración con Francia, fue todo un éxito (70). Con ella España salía del estrecho marco de la cuádruple alianza y conseguía que el papa reconociese, al fin, la monarquía isabelina. Con el restablecimiento de la ley y el orden también se reanudó la recuperación económica, aumentándose así los recursos de la hacienda. El fruto de todo esto fue la pacificación del país, al perder la causa carlista el apoyo de las potencias absolutistas y el Vaticano; y una sensación generalizada de que España se estaba recuperando de las calamidades sufridas.

La Armada estaba en posición de beneficiarse de esta coyuntura favorable. Durante la sublevación carlista y la intervención en Italia se rebeló como un auxiliar imprescindible, proveyendo al Ejército con sus vapores un servicio de transporte y apoyo impensable mediante buques de vela. Por otra parte, la amenaza a la seguridad de Cuba requería medidas urgentes. Después de la guerra de Méjico, la Perla de las Antillas pasó a ser objetivo inmediato del imperialismo estadounidense, y para enfrentarse a él era preciso aumentar el número de buques. De este modo la Marina contribuiría de un modo significativo al mantenimiento de un estatus de potencia media en Europa, y a la defensa de las todavía importantes posesiones ultramarinas.

Las alusiones a Trafalgar con este motivo son numerosas. Así, Molíns le comunicaba a Narváez su entusiasmo por el éxito de la expedición a Italia en estos términos: «... por primera vez desde Trafalgar vuelve a juntarse en los mares un grupo de naves españolas que... [influye] en los destinos de Europa...» (71). La visión desde el exterior era la misma: el periódico líder de la

(69) ALFARO ZAFORTEZA, Carlos: «The Moderado Party and the Introduction of Steam in the Spanish Navy, 1844-1854», *War in History*, tomo 13 (octubre 2006), pp. 441-467.

(70) COMELLAS, José Luis: *Isabel II. Una reina y un reinado*, Ariel, Barcelona, 1999, p. 167.

(71) Real Academia de la Historia, caja 9/8107, Molíns a Narváez, privado, 15-5-1849.

prensa inglesa, generalmente receloso ante esta clase de iniciativas, comentaba, casi con las mismas palabras, que «... for the first time since the battle of Trafalgar, a foreign expedition has sailed from the harbours of Spain to take the part of a great Catholic Power in the affairs of Italy» (72). Entre la prensa nacional, los periódicos moderados celebraban los éxitos de la política naval de Molíns, afirmando que «cada día asistimos al renacimiento de esta marina que sucumbió en Trafalgar y que ha estado postrada y abatida durante medio siglo» (73). La prensa progresista, por el contrario, utilizaba la batalla para censurar la política de contratos de buques en el extranjero. Al desviarse los recursos hacia el extranjero, argumentaba, el estado de abandono de los arsenales, su incapacidad de reparar y construir buques, persistiría. De este modo se repetiría la situación los primeros años del siglo, cuando los arsenales fueron incapaces de reemplazar los navíos perdidos en la batalla (74). Estos pasajes muestran la permanencia del recuerdo y la consideración del suceso como punto de referencia del hundimiento de la Marina española, a pesar del tiempo transcurrido y del cambio radical de la situación internacional.

Campaña propagandística

Trafalgar era, por tanto, un buen tema, que formaba parte de la memoria histórica de los españoles y tocaba su fibra patriótica, especialmente después de los comentarios de Thiers. En el plano ideológico, tenían que divulgarse las consecuencias de la batalla, que, según la interpretación predominante, significó el fin del poder naval de España, de la subsiguiente pérdida de su imperio ultramarino y de su condición de gran potencia, era la primera. La Armada debía, además, quedar libre de culpa por la derrota. En el plano político, Molíns pretendía capitalizar los logros y posibilidades de la nueva marina creada por el Partido Moderado. Su decisivo papel en la expedición a Gaeta había demostrado su validez como instrumento de política exterior. Ahora tenía que convencer al público que con recursos adicionales la Marina sería capaz de defender Cuba contra el expansionismo americano. Una fuerza naval capaz de operar tanto en el Mediterráneo como en América contribuiría en gran medida a conservar los valiosos restos del imperio ultramarino y a recuperar, al menos en parte, la posición internacional perdida (75). Este paralelismo histórico con la situación del siglo XVIII y el sentimiento de la grandeza perdida son elementos subyacentes de la campaña.

Desde el parte de Escaño, publicado en la *Gaceta de Madrid* dos semanas después del combate, empiezan los intentos de glorificar la derrota y soslayar sus consecuencias. En él se puede leer que «... nuestros esfuerzos y el heroico abandono de nuestros días no han alcanzado a evitar una pérdida

(72) *The Times*, 4-7-1849.

(73) *La Época*, 16-4-1850.

(74) *La Nación*, 11-12-1849; *El Clamor Público*, 16-7-1850.

(75) MARLIANI: *op. cit.*, ix, xiv, xvj-xviii (sic).

que sería considerable si no estuviéramos tan firmemente convencidos de que nada nos quedó que hacer, y que por consecuencia, se salvó el honor» (76). Para el espíritu romántico de la época una derrota con honor, era tan digna de celebración como una victoria: en los meses posteriores varios poetas cantaron las glorias de los marinos españoles en Trafalgar (77). Tanto los gobiernos liberales como los absolutistas tomaron medidas para conmemorar la batalla. En 1813, todavía en plena Guerra de la Independencia, se erigió un monumento a Churruca en Ferrol, y el Gobierno decidió que se le pusiese el nombre del héroe a un buque de la Armada. Nada más finalizar las hostilidades el ministro de Marina, Luis María de Salazar, ordenó cambiar los nombres de los navíos *Tridente* y *Emprendedor*, en construcción en Ferrol, por los de *Churruca* y *Alsedo*. A pesar de que no llegaron a terminarse por la ya crónica falta de medios, los buques llegaron a figurar con sus nuevos nombres en el *Estado General de la Armada*, lo que indica voluntad de mantener vivo el recuerdo de los héroes del combate. Estos intentos aislados continuaron hasta la muerte de Fernando VII. Todavía en 1831 el mismo Salazar, al final de su último ministerio, encargó un cuadro sobre la batalla (78).

Si examinamos los comentarios de algunos historiadores ya en la época liberal, podemos comprobar que la lectura de los hechos seguía siendo la misma. Para Antonio Alcalá Galiano, «... consoló sin embargo a los españoles de su desdicha saber que sus marinos habían disputado la victoria con valor sumo y digno de mejor fortuna» (79). Martín Fernández de Navarrete, por su parte, escribía que el combate, «aunque desgraciado, fue el teatro del heroísmo y del sublime proceder de los españoles» (80). La visión de Marliani y sus asesores se inspiraba en los mismos supuestos: «Hay desastres que honran tanto como una victoria; ni es sola la fortuna la que merece el premio; respeto

(76) Citado en FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*, tomo VIII, Establecimiento tipográfico Suc. Rivadeneyra, Madrid, 1897; reimpresión, Museo Naval, Madrid, 1973, p. 350.

(77) Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Biblioteca Marítima Española*, tomo I, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1851, pp. XXIV-XXV. FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, pp. 360-2. CZISNIK: *op. cit.*, p. 361 y n. 10.

(78) MARTÍN-MERÁS, Luisa (ed.): *Cosme Damián de Churruca. «Vivió para la humanidad, murió por la patria»*, Museo Naval, Madrid, 2005, pp. 89, 104. Francisco de Paula Pavía, «Biografía del brigadier de la Armada, Don Cosme Damián de Churruca, que murió gloriosamente en el combate de Trafalgar, mandando el navío *San Juan Nepomuceno*, de setenta y cuatro cañones», *Estado General de la Armada*, 1850, Ap. p. 11; Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (AGMAB), leg. 3861, Luis María de Salazar (Ministro de Marina) a Director General de la Armada, 15-6-1814; *Estado General de la Armada*, 1815, p. 140. La información dada por QUIRK: *op. cit.*, pp. 56-57, basada en los recuerdos lejanos de Antonio Alcalá Galiano, es, pues, incorrecta.

(79) ALCALÁ GALIANO, Antonio: *Historia de España desde los tiempos primitivos hasta la mayoría de la reina Doña Isabel II*, tomo VI, Madrid, Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica, 1845, p. 73.

(80) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *op. cit.*, pp. XXIV-XXV.

debemos al heroísmo desgraciado, y la Marina no podrá nunca exceder al que ostentó la escuadra española en Trafalgar» (81).

Heroísmo, honor, gloria: he ahí lo que se valoraba en la época del Romanticismo, y que constituía el único consuelo de la derrota. Este legado moral era aún más importante si se tienen en cuenta las penosísimas circunstancias de la Marina, y del país en general, durante las cuatro décadas siguientes al combate. Porque Trafalgar fue la «... postrera ocasión en que [los marinos españoles] por muchos años podrían ostentar su fuerza y su saber...» (82), en la que España figuró por última vez como gran potencia en la política europea. Después se sucedieron los desastres —invasión, pérdida del imperio ultramarino, guerra civil— que devastaron el país, de forma que al iniciarse la década moderada España había descendido al rango de pequeña potencia. Para entonces la Marina no figuraba entre las primeras prioridades del Gobierno, y los recientes intentos de aumentar su presupuesto no habían dado el resultado apetecido. Para obviar esta situación, Molíns se valió del auge de los medios de comunicación que propició el régimen liberal. Su equipo divulgó la necesidad de una marina de guerra en un esfuerzo sostenido en el tiempo y coordinado en varios frentes. Esta particularidad es lo que distingue su iniciativa de los intentos anteriores. Las primeras actividades consistieron en refutaciones de Thiers en la prensa, al mismo tiempo que se preparaba la edición del libro.

El capitán de navío Francisco de Paula Pavía, el más estrecho colaborador de Marliani, abrió el fuego desde la *Revista Militar* con la defensa de la actuación de la Armada en el desgraciado episodio de la pérdida de dos navíos por fuego amigo en 1801, que había sido objeto de un comentario en la prensa, en el que «... sin querer se toca y mancha reputaciones de marinos célebres, que ya pertenecen al dominio de la historia» (83). También arremetía contra la alianza francesa como culpable del episodio (84). El sentimiento antifrancés manifiesto en la historiografía de la época se había acentuado con el reciente triunfo de la revolución y la instauración de la república en el país vecino. Estas dos ideas, la reputación de los oficiales y la alianza francesa, en las que Pavía insiste en otro trabajo sobre la captura de la escuadra de Rosily, son las que dominan en *Combate de Trafalgar* (85). El medio en que se publicaron estos artículos y la condición del autor, no dejan lugar a dudas sobre su carácter oficial. La *Revista Militar* era una publicación del Ministerio de la Guerra, que se puso a disposición de los marinos por carecer éstos de un órgano propio. Por añadidura, Pavía ostentaba por entonces los cargos de secretario de la Junta Consultiva y de la Dirección General de la Armada.

(81) MARLIANI: *op. cit.*, pp. 471-472.

(82) *Ibid.*, p. viij.

(83) PAULA PAVÍA, Francisco de: «Desastre naval en el estrecho de Gibraltar durante la noche del 12 al 13 de julio de 1801», en *Revista Militar*, 25-2-1850, p. 193.

(84) *Ibid.*, pp. 194, 200.

(85) PAULA PAVÍA, Francisco de: «Refutación a lo que dice Mr. Thiers en su obra del Consulado y del Imperio, acerca de las operaciones de las escuadras españolas en 1808, y del combate y rendición de la francesa del almirante Rosily en la bahía de Cádiz», en *Revista Militar*, 10-6-1850, pp. 710-22.

En el mismo medio publicó otro oficial influyente, que a su vocación de periodista e historiador añadía la circunstancia de haber desempeñado altos cargos en el Ministerio de Marina y estar bien relacionado en el Cuerpo General. El intendente Jorge Lasso de la Vega rebatió la acusación de Thiers sobre la huida de los navíos españoles recurriendo a tres autores franceses, que contaban una versión diferente de los hechos. En otro artículo defendió la conducta de los marinos españoles utilizando la correspondencia de los almirantes ingleses (86). A lo largo de 1850 es relativamente común encontrar artículos de este tipo, sobre todo en la *Revista Militar*.

En el segundo frente, constituido por el *Estado General de la Armada* de 1850, participó igualmente el ubicuo y diligente Pavía, con una nota biográfica sobre Churruca, el héroe de Trafalgar por antonomasia (87). Tanto los artículos de la prensa como el *Estado General* empezaron a publicarse antes que el *Combate de Trafalgar*, y prepararon la escena para su publicación a mediados de año.

Combate de Trafalgar

El libro, tal y como se ha comentado anteriormente, tuvo su origen en los artículos de *La Nación*, que fueron concebidos conjuntamente por Pavía y Marliani, aunque sólo figure el segundo como autor (88). La publicación de la correspondencia entre Molíns y Marliani, en la que aquél propone desarrollar los artículos con la ayuda de un equipo de asesores, y costear su publicación en forma de libro, formaba ya parte de la campaña (89). Es interesante señalar que Marliani era progresista; senador electo durante la legislatura de 1842-1843, era admirador de Espartero y había escrito varios ensayos sobre política e historia. No obstante, parece que su filiación política no fue obstáculo para la colaboración, porque «... en España todas las opiniones callan ante el principio santo de independencia y de honor nacional» (90). Algo debió ayudar, sin embargo, la relación personal previa entre Marliani y Pavía, cuyo origen desconocemos. Marliani dispuso, pues, de un equipo completo de asesores de

(86) LASSO DE LA VEGA, Jorge: «Combate de Trafalgar. Importante rectificación histórica contra los falsos asertos que acerca de este combate y en mengua de los españoles, contiene la Historia del Consulado y del Imperio, de Mr. Thiers, en su tomo noveno, últimamente publicado», *Revista Militar*, marzo 1850, p. 257-70. LASSO DE LA VEGA, Jorge: «Historia marítima. Conducta de los marinos españoles en la últimas guerras con Inglaterra, vindicada por el testimonio de sus mismos enemigos», en *La España*, 28-9-1850.

(87) PAULA PAVÍA, Francisco de: «Biografía del brigadier de la Armada, Don Cosme Damián de Churruca, que murió gloriosamente en el combate de Trafalgar, mandando el navío *San Juan Nepomuceno*, de setenta y cuatro cañones», en *Estado General de la Armada*, 1850, Ap., pp. 11-24.

(88) *La Nación*, 15 al 28 de febrero de 1850; Marliani a Pavía, Madrid, 1-6-1850, original manuscrito pegado a la guarda delantera de *Combate de Trafalgar*, ejemplar de la Biblioteca del Cuartel General de la Armada, Madrid, signatura 19.402.

(89) Molíns a Marliani, 2-3-1850, *La Nación*, 6-3-1850.

(90) Molíns a Marliani, 3-3-1850, *Ibíd.*

la Armada, entre los que figuraban, además de Pavía y Lasso de la Vega, el brigadier Francisco de Hoyos, vocal de la Junta Consultiva y jefe de Estado Mayor (91), y el jefe de escuadra José Ruiz de Apodaca, comandante general del apostadero de Cartagena, veterano del combate y cuñado de Churruca (92). Para que el carácter oficial no ofreciese dudas se estamparon la frase «impreso de orden superior» en la portada y un retrato de Molíns con su firma en la contraportada.

Es altamente probable que el ministro inspirase, si no lo redactó él mismo, el prólogo. Éste se inicia con la exposición de las dos ideas directrices de la obra, ya expuestas por Pavía en sus primeros artículos: la condena de la alianza francesa y la apología de los marinos españoles, que «murieron como héroes después de haber opinado como sabios» (93). La primera pretendía situar las responsabilidades políticas en los más altos niveles del gobierno, fuera, por tanto, del ámbito de toma de decisiones del Ministerio de Marina. La segunda pretendía demostrar que los marinos españoles habían estado a la altura de sus aliados y enemigos. De este modo, sin duda pensaban Molíns y su equipo, la Armada quedaba libre de toda culpa.

Seguidamente se traza, combinando alusiones al pasado y al presente de la Armada, el cuadro luctuoso del descuido en que ésta quedó desde el final de la Guerra de la Independencia hasta 1844, en que el Partido Moderado llegó al poder. La importancia de la Marina residía, según el autor del prólogo, en su contribución al estatus de España como potencia media en Europa, a la defensa de las posesiones ultramarinas y al restablecimiento de su influencia en Hispanoamérica (94). En un momento en que el Gobierno y la opinión pública estaban preocupados por la situación en el Caribe, al señalar que «Trafalgar... fue preludio del desmembramiento de esas ricas posesiones [americanas] conquistadas por nuestros mayores en el siglo XVI», estaba apoyando su política de construcción de buques para la defensa de Cuba, en aquel momento la más urgente de las tres funciones citadas (95). Si bien termina señalando la necesidad de refutar las injurias de Thiers, como «homenaje de respeto y de admiración a los héroes de Trafalgar» (96) el prólogo es algo más que una «vindicación» de la Armada. En realidad estamos ante una declaración de la política naval de Molíns para conseguir apoyo popular: el mensaje que transmite es que si se le dotaba adecuadamente en los presupuestos generales del estado, una escuadra provista de buques modernos sería capaz de realizar lo que se esperaba de ella. Para ello sólo hacía falta dinero para remozar los arsenales y construir buques modernos. Este crecimiento se vertebraría alrededor de un núcleo de oficiales de probada capacidad profesional, respaldado por una gloriosa tradición, de la que tanto la Armada como el país entero podían sentirse orgullosos.

(91) El jefe de Estado Mayor no era entonces el equivalente al actual AJEMA. Este cargo correspondía al director general de la Armada.

(92) *Ibíd.*, *Marliani: op. cit.*, pp. 40, n.1, 285, n.1, 314-21.

(93) *Ibíd.*, pp. viij-ix (*sic*).

(94) *Ibíd.*, pp. xiv, xvj-xvij.

(95) *Ibíd.*, p. ix, xvj.

(96) *Ibíd.*...

Era esa tradición de gloria y heroísmo la que debía preservarse para mantener el prestigio de la institución; para ello no sólo había que rebatir lo que se percibía como inexactitudes y calumnias en la obra de Thiers, sino también presentar una imagen lo más favorable posible de la actuación de los marinos españoles durante las guerras de la Revolución y el Imperio. Con este fin, además de las réplicas detalladas, se seleccionaron los episodios históricos más convenientes, evitando los menos honrosos. Citaremos aquí sólo algunos ejemplos. Así, el libro despacha el combate de San Vicente en sólo tres líneas y media, pasando, además, de puntillas, en menos de una página, sobre la vergonzosa pérdida de Trinidad (97). Por el contrario, el combate de Finis-terre, un episodio de escasa trascendencia, ocupa un capítulo entero. Aquí las alabanzas del propio Napoleón al papel desempeñado por la división española presentaban una magnífica ocasión para impugnar el relato de Thiers (98). Este desigual tratamiento de los hechos da una idea, tanto por lo que calla que por lo que dice, de las intenciones de los autores.

El texto contiene igualmente ataques directos y viscerales, que llegan a la descalificación personal, contra el historiador francés. Así, al referirse a su actuación durante la crisis de 1840, cuando siendo jefe del gobierno planeó ocupar las Islas Baleares:

«Hemos recordado este episodio, algo extraño al objeto que nos ocupa, en desquite de la amargura que nos ha causado la lectura de la obra de Mr. Thiers, y con el fin de poner de manifiesto su ojeriza muy antigua y su mala voluntad respecto a España. Y no es extraño que como historiador haya sido tan injusto, cuando como ministro tuvo contra nuestro país las intenciones que indicamos» (99).

Esta cita es ilustrativa del tono general de la obra, más polémico que propio de un trabajo académico, aunque muy acorde con la época en la mezcla de historia y política.

Después del texto principal sigue una sección con un total de diecinueve notas biográficas, cuyo fin era dejar bien claro «... lo que fueron los jefes que dieron su vida o su sangre en Trafalgar, ya que con odiosa injusticia se les ha tildado de marinos inexpertos» (100). Aquí se aprovecha para promover la idea de un panteón de marinos ilustres. Existen varias alusiones al asunto, como en la nota biográfica de Gravina, donde se dice: «En un modesto nicho de la iglesia del Carmen, en Cádiz, yacen los restos mortales de D. Federico Gravina. Día vendrá en que la España moderna quiera levantar un monumento fúnebre a la memoria de los héroes de Trafalgar». Y con referencia a Valdés:

«El día en que la gratitud pública, la Reina, las Cortes y el Gobierno de consuno levanten un panteón a la memoria de los hombres ilustres que cuenta

(97) *Ibíd.*, p. xix.

(98) *Ibíd.*, pp. 44-5.

(99) *Ibíd.*, pp. 195-6.

(100) *Ibíd.*, p. 322.

España, templo que recuerde a la juventud las glorias de nuestros antepasados, allí tendrá don Cayetano Valdés su última morada entre los grandes hombres de mar que tan alto renombre han dado a la Armada española» (101).

Los marinos ilustres habían sido indebidamente relegados al olvido y había que hacer algo para remediar la situación. Era difícil expresarlo más claramente. La acción siguió pronto a las palabras: en octubre de 1850, sólo unos meses después de la publicación del libro, Molíns dio la orden de construir el panteón y enseguida se empezaron las obras, con la ayuda de contribuciones voluntarias de oficiales y de civiles relacionados con la Armada (102). Algunos de ellos vieron realizados sus deseos, otros sin duda fueron sensibilizados por el libro.

Las secciones sucesivas suministran información sobre temas del momento. Pretenden ilustrar a los lectores sobre el personal y los buques, los progresos hechos durante el gobierno del Partido Moderado y las necesidades materiales. La «Relación de oficiales que todavía viven en 1850» prueba que la generación de Trafalgar estaba todavía en activo, ocupando altos cargos, y que entre sus miembros se contaban algunos de los personajes más influyentes de la marina isabelina. Entre los veteranos del combate figuran los tenientes generales Francisco Javier de Ulloa, director general de la Armada, Roque Guruceta, senador y consejero real, y Casimiro Vigodet, capitán general del departamento de Cádiz. Entre los jefes de escuadra en activo destacan Joaquín Bocalán, segundo comandante del departamento de Cádiz, Antonio Doral, vocal de la Junta Consultiva y diputado, y el ya citado Apodaca (103). El interés corporativo es lógico suponerlo y la inclusión de la lista de algún modo implica el aval de todos ellos al proyecto.

El *Estado de las fuerzas navales de las potencias y España en 1850* que viene a continuación ya no tiene ninguna relación, directa o indirecta, con la batalla de Trafalgar, y se centra en un tema de estricta actualidad. Muestra los buques de los diversos países, terminando en una tabla-resumen del número de unidades de cada país. En ella España figura nada menos que en cuarto lugar, con un total de 171 unidades, sólo superada por Gran Bretaña, Suecia y Francia, y por delante de Rusia, Holanda y Estados Unidos. El truco está en la inclusión de las 95 pequeñas embarcaciones del Resguardo Marítimo, destinadas a la persecución del contrabando, pero carentes de todo valor militar (104). Para abultar la fuerza naval sueca se había incluido el gran número de lanchas cañoneras a remos, sólo útiles en circunstancias muy especiales, lo que hacía más verosímil la cifra española. La manipulación de las listas oficiales de buques y cañones con el fin de engañar a gobernantes y opinión pública era ya por entonces una conocida artimaña.

(101) *Ibíd.*, p. 454.

(102) *Ibíd.*, pp. 471-2, 575.

(103) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, Aribau y Cía, 1876-81, tomo III, reimpresión Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996, pp. 298-300.

(104) MARLIANI: *op. cit.*, pp. 621-2.

Medio siglo antes la simple enumeración de navíos en el *Estado General de la Armada* distaba mucho de reflejar el valor militar real de la marina española, confundiendo a los legos en temas navales. Medio siglo después, en los años previos al desastre de 1898, con el fin de inspirar un falso sentido de seguridad en la opinión pública, la misma publicación vio manipulada su clasificación de buques. En el caso que nos ocupa, sin duda se pretendía justificar los sueldos del personal y mostrar que la Marina española no era una fuerza despreciable, en la cual no merecía la pena, por el momento, invertir los escasos recursos del estado. Esta opinión estaba entonces extendida entre los altos mandos del Ejército y era un factor determinante en la composición de la fuerza naval. Molíns pretendía demostrar que, por el contrario, era conveniente aumentar los presupuestos de Marina, pues así se podría mantener una fuerza naval operativa y dotada con buques modernos, capaz de actuar como instrumento eficaz de la política del gobierno, tal y como había quedado demostrado en la derrota de los carlistas en Cataluña y en la expedición a Italia.

Sigue un informe sobre el deplorable estado de la Armada en 1844, que obviamente tenía la intención de mostrar, por contraste, los progresos hechos en seis años de gobierno del Partido Moderado. Después vienen las listas de navíos que la componían en 1790, «época de su mayor engrandecimiento», de los construidos después de 1797, de la escuadra de Rosily, capturada en Cádiz, y de los comprados a Rusia (105). Se publicaban por segunda vez, pues ya figuraban en el *Estado General de la Armada* de 1849, publicado un año y medio antes (106). Esto sugiere que Molíns quería conseguir su máxima divulgación. En este caso el propósito sería explicar como después de Trafalgar todos esos buques se fueron deshaciendo por falta de recursos, hasta que a principios de 1850 sólo quedaba un viejo navío de 74 cañones, en mal estado y de escaso valor militar. En suma, se necesitaban navíos. En esta época de transición de la vela al vapor el navío de vela seguía siendo, si bien ya por poco tiempo (aunque los contemporáneos no lo sabían), el símbolo del poder naval. De ahí que, por razones de prestigio, se necesitase reemplazar el buque existente y construir otro más para tener al menos uno siempre disponible. Al no existir presupuesto en la Península, se había comenzado la construcción de uno con maderas y recursos financieros procedentes del Apostadero de La Habana. Más adelante, por Real Decreto de 21 de junio de 1850 (107), simultáneamente con la publicación del libro, se ordenaba la construcción de un segundo navío, con cargo al presupuesto extraordinario, de modo que antes de terminar el año se habían puesto las quillas de los dos buques. Después de medio siglo se volvían a construir navíos en España. El valor simbólico de este hecho era significativo, y era simultáneamente causa y efecto de la campaña.

(105) *Ibíd.*, p. 632.

(106) *Ibíd.*, Ap. 2.

(107) *Estado General de la Armada*, 1849, Apéndice, pp. 33-64.

El *Combate de Trafalgar* debe, pues, tratarse como un documentado alegato a favor de la Armada con un fin político concreto, y manejarse con sumo cuidado como fuente histórica. Sin embargo, además de convertirse en un verdadero *best seller*, gozar de tanta popularidad como la obra de Thiers y estimular la publicación de otros trabajos con el mismo objetivo, el libro se convirtió en obra histórica de referencia. Con criterios historiográficos muy distintos de los actuales, Modesto Lafuente lo alabó y utilizó en su *Historia general de España*, al igual que Fernández Duro en su *Armada española*, ambos estudios a su vez de influjo muy duradero en sus respectivos ámbitos. *La Histoire du Consulat et de l'Empire*, por su parte, que no era sólo antiespañola, sino también antibritánica, puede clasificarse igualmente dentro de la historiografía nacionalista de la época. Incluso tiene otro parecido con el *Combate*: estaba estrechamente relacionada con la política naval del momento. El autor se significó en la Asamblea Nacional por su apoyo entusiasta al programa naval de 1846 y el relato de Trafalgar fue asimismo aprobado antes de su publicación por el Ministerio de Marina francés. Esto aumentó el efecto de la *Histoire* en Inglaterra, donde el nacionalismo radical de Thiers era bien conocido, pues como jefe del gobierno había llevado a los dos países al borde de la guerra y más tarde había intentado sabotear la *Entente Cordiale* (108). Lord Palmerston se refería a la *Histoire* frecuentemente, y la obra fue una de las causas de la carrera de armamentos navales anglo francesa de la década de 1840 (109).

Causa y efecto de la campaña a la vez fue el impulso recibido por el Museo Naval. Fundado en 1843, más que una institución cultural, cumplía la función de escaparate de la Armada en la capital. Durante el primer ministerio de Molíns experimentó un notable desarrollo. Sus colecciones se incrementaron hasta el punto en que, precisamente en 1850, fue preciso adquirir una nueva sede que pudiese albergarlas con holgura, inaugurada por el mismo Molíns a finales de 1853, apenas comenzado su segundo ministerio. La galería de retratos, que en 1848 contaba con sólo dos de los cuatro héroes principales caídos en el combate, Churruca y Gravina, al reabrirse en 1853 los había completado con los de Alsedo y Alcalá Galiano.

Conclusión

Es difícil saber hasta qué punto el plan de Molíns fue eficaz. Si bien la situación de Cuba era lo suficientemente preocupante como para adoptar

(108) HENRI MALO: *Thiers, 1797-1877*, París, Payot, 1932, p. 335; PHILIPPE MASSON: *Histoire de la Marine*, tomo II, París/Limoges, Charles Lavaucelle, 1983, p. 75; ADOLPHE THIERS: *Discours parlementaires*, tomo 7, París, Calmann Lévy, pp. 151-235.

(109) BULLEN, Roger: *Palmerston, Guizot and the Collapse of the Entente Cordiale*, London, The Athlone Press/University of London, 1974, p. 29.

Debo la información sobre lord Palmerston al profesor Andrew Lambert, Laughton professor of Naval History, King's College London; Andrew Lambert, «The Magic of Trafalgar: The Nineteenth-Century Legacy», en David Cannadine (ed.), *Trafalgar in History: A Battle and its Afterlife*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2006, p. 158.

medidas urgentes, la campaña despertó el interés por la Armada entre la opinión pública. A lo largo de 1850, en contraste con los años anteriores y posteriores, los temas navales figuran con frecuencia en la prensa. El aumento de buques se materializó a través de los presupuestos extraordinarios de marzo y junio (110) con la creación de una potente escuadra de buques de vapor. La actividad en los arsenales duró hasta principios del año siguiente, en que Bravo Murillo sustituyó a Narváez. Después de la segunda expedición de López el nuevo equipo de gobierno, cuya prioridad era recortar el gasto público, disminuyó el ritmo de las construcciones. El esfuerzo había durado algo más de un año, lo que no es poco en aquella época de inestabilidad política y gobiernos efímeros. Los resultados más duraderos, no obstante, se pueden observar en el ámbito de las ideas. La memoria de Trafalgar, junto con el Panteón de Marinos Ilustres y el Museo Naval, figura entre los elementos que conforman la identidad de la Armada desde entonces. Para que esto quedase más patente, Molíns ordenó que se pusieran los nombres de Gravina, Galiano y Alsedo (ya existía un buque con el nombre de Churruca) a tres bergantines cuya construcción se iba a comenzar, inaugurando así la costumbre (111). Estos nombres han seguido utilizándose durante más de un siglo, y todavía permanecen en el recuerdo de los oficiales más veteranos.

Combate de Trafalgar, aunque más conocido por su influencia en la literatura y la historiografía, tiene su origen en la campaña propagandística orquestada por el Ministerio de Marina en 1849. En ella se combinaron hábilmente la instrumentalización de la historia y el uso de los medios de comunicación para apoyar la política del Gobierno. Ha quedado demostrado que Marliani, si bien figura como único autor del libro, en realidad formaba parte del equipo que elaboró la versión oficial de los hechos por orden de Molíns. También se ha visto cómo este episodio de relaciones públicas contribuyó a la recuperación de la Armada en la época de Isabel II.

(110) AGMAB, leg. 4724. Molíns a Ministro de Justicia, 10-4-1850; Museo Naval, Molíns a director del Museo Naval, ms. 2435/17, 24-11-1850; *Estado General de la Armada*, 1848, apéndice, pp. 19-21; *Revista Española de Ambos Mundos*, tomo I (1853), pp. 254-5.

(111) RD 23-3-1850, *Gaceta de Madrid*, 27/3/1850; RD 21-6-1850, *Ibíd.*, 30-6-1850.