

EL ALFÉREZ DE FRAGATA BENITO ANTONIO BERMÚDEZ DE CASTRO: UN EUMÉS HÉROE DE TRAFALGAR

Jesús Andrés López Calvo

1. INTRODUCCIÓN

Cuando redactamos estas líneas se cumplen 210 años de la batalla de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El topónimo de un cabo costero de Cádiz pone indicador al fin de España como potencia colonial, y asocia el tramo final de la trayectoria vital de famosos marinos españoles como: Dionisio Alcalá Galiano, Federico Gravina Nápoli y Cosme Damián Churrua y Elorza. También es el topónimo que ubica el escenario de un acontecimiento donde murieron cerca de cuatro mil personas. Y no será por ello, pero lo cierto es que parece que Trafalgar debe ser borrado de la memoria histórica de España:

*“Ni una placa, ni una mención. Arturo Pérez-Reverte lamentaba ayer, frente al escenario donde se produjo la batalla de Trafalgar, cómo se ha borrado de la memoria de España un acontecimiento en el que murieron cerca de 4.000 personas. Cabo Trafalgar (Alfaguara), su nueva novela (que va ya por la cuarta edición), recupera el momento en que España perdió su dominio sobre los mares y reflexiona sobre lo que supuso este suceso en nuestro país. Arturo Pérez-Reverte salva a los marineros y a la tripulación, pero culpa a los políticos que hicieron posible aquel desastre”*¹.

No se nos escapa que la historia militar o las biografías épicas, como fuentes de conocimiento peculiar, se han visto abocadas a ser instrumentalizadas por planteamientos ideológicos o científicos que, ajenos a ellas y con aspiraciones a convertirse en verdades absolutas, han sido promocionadas o reivindicadas a conveniencia de algún poder o necesidad de carácter político². Sin embargo, los conflictos forman parte de la realidad social y de la condición humana, negar su existencia es negar la realidad³. Hacemos esta prime-

1. Cf. A. CASTILLA, *Arturo Pérez-Reverte revive el gran desastre naval de Trafalgar en su nueva novela*, en: “El País” (Sección Cultura, 21 de octubre de 2004).

2. Cf. M. RECUERO ASTRAY, *El saber histórico: Conocimiento y utopía*, en: “Estudios Mondonienses” 30 (2014) 451-478.

3. Cf. A. MARTÍNEZ TEIXIDÓ, *Enciclopedia del Arte de la Guerra*, Barcelona, Planeta 2001, 9.

ra e inicial observación para justificar nuestra opción metodológica y describir el objetivo de nuestro estudio: una aportación práctica para nuestra historia local, a la vez que se estudia uno de los principales hitos históricos de la transición de la Edad Moderna a la Edad Contemporánea.

Nuestra aportación consistirá en la difusión de la noticia de la participación de un militar eumés en aquellos acontecimientos. Como a cualquier fallecido en acción de combate, es justo que sea reconocido como héroe. Pero además, como luego haremos notar, también es de justicia el reconocer las condiciones de indigencia y penuria que aquella misión exigió a todos sus demás protagonistas. De hecho, y muy al contrario de lo que se podría pensar, la gran mayoría de los fallecimientos acontecidos en los barcos de la Real Armada no se produjeron como consecuencia de actividades bélicas, sino más bien por las condiciones de vida en los barcos, las enfermedades y los accidentes laborales⁴.

2. BENITO ANTONIO BERMÚDEZ DE CASTRO Y VIVERO (1777 – 1805)

El apellido Bermúdez de Castro tiene uno de sus asentamientos más antiguos en Pontedeume. Inés Bermúdez de Castro (Señora de Montaos) contrajo matrimonio con Fernando Ruiz de Castro, nieto de Pedro Álvarez Osorio (1457–1483) primer Conde Lemos. Para hacer honores a su suegro, tomó la determinación de que todos sus descendientes se apellidaran Bermúdez de Castro. Al emparentarse con la casa de Andrade, una rama de dicha familia plantó su solar en la villa eumesa⁵. Otras ramificaciones de este linaje tienen relación con los pazos de Bañobre (Castro – Miño) y Montecelo (Viñas – Paderne) y con la iglesia de Santa María de Castro (Miño).

2.1 DATOS BIOGRÁFICOS

Juan Antonio Pardo de Vivero Carrasco Pumariño y Guzmán (1715–1769) fue regidor perpetuo (aunque no ejerció el oficio) de la Ciudad de Viveiro en lugar de su bisabuelo Juan Antonio de Guzmán y Aguiar, lo mismo que regidor y alcalde mayor de Mondoñedo entre 1737 y 1769. Contrajo matrimonio con Benita Antonia Sarmiento de Sotomayor, también natural de Viveiro y sobrina del obispo de Mondoñedo, Fray Antonio Alejandro Sarmiento de Sotomayor⁶.

De su unión nacieron seis hijos. Su tercer vástago fue Benita Joaquina Vivero y Sarmiento que, nacida en Mondoñedo, contrajo matrimonio con Juan Jacinto Bermúdez de Castro⁷, nacido en Pontedeume en 1739 y que ostentó el cargo de Regidor y Alcalde de

4. Cf. A. MARTÍN GARCÍA, *Guerra e mar no Ferrol da Ilustración*, Ferrol, Edicións Embora 2006, 79.

5. Cf. E. SEJAS FERNÁNDEZ, “Bermúdez de Castro”, en: R. OTERO PEDRAYO (DIR.), *Gran Enciclopedia Gallega*, Gijón, Silverio Cañada Editor 1986, Vol. 3, 200. Un esquema genealógico de este linaje puede verse en: J. L. LAMIGUEIRO, www.xenealoxiasdortegal.net.

6. Cf. E. CAL PARDO, *Episcopologio mindoniense*, Mondoñedo-Ferrol, Publicaciones de Estudios Mindonienses 2003, 711-759.

7. Para conocer los antecedentes históricos de dicho señorío, cf. G. PITA DA VEIGA GOYANES, *Fray José González de Villalobos*,

esa villa. Fueron sus hijos: Juan Antonio (Pontedeume 1770 – Finisterre 1805)⁸; María Antonia⁹; Benito Antonio (Pontedeume 1777 – Trafalgar 1805), nuestro personaje; y Vicente (Pontedeume 1778)¹⁰.

Se trata pues de una familia hidalga, pervivencia de uno de los viejos linajes de nobleza gallegos, que encontraron futuro como clase social privilegiada gracias a ventajosas estrategias y alianzas matrimoniales.

Según consta en su partida de Bautismo¹¹, Benito nació a las doce y media del 19 de octubre de 1777. Fue bautizado aquel mismo día en la iglesia parroquial de Santiago de Pontedeume por el presbítero Juan Antonio Romero Villar, que le impuso los nombres de Benito Antonio Pedro de Alcántara, siendo sus padrinos su tío Benito Vivero Sarmiento y su hermana María Antonia. Sus abuelos paternos lo eran Juan Antonio Bermúdez de Castro y Teresa Pereira de Leis, y los maternos los ya mencionados Juan Antonio Pardo de Vivero y Benita Antonia Sarmiento Sotomayor, todos ya difuntos en el momento del nacimiento.

Muy probablemente su casa natal fuese la que actualmente tiene el número 9 de la calle Real de Pontedeume, conocida como la *Casa de los Portal*. Es algo que intuimos, luego de contrastar los Padrones de Vecinos que se conservan en el Archivo Municipal de Pontedeume¹². El correspondiente a 1812, describe que Vicente Bermúdez de Castro vive en la calle Real junto con sus criados Andrés Moyano y María García. En el correspondiente a 1840 está la anotación de que en la calle Real vive el Oidor Félix Pablo Portal Varela, casado con Bernardina Bermúdez, junto con su hija Jesusa y su sobrina Cándida Pardo.

2.2 CARRERA MILITAR

Con 17 años de edad, en 1794, ingresa como Guardia Marina en Ferrol junto con su hermano pequeño Vicente. Eran varios los miembros directos de su familia que ya servían en la marina de guerra española. Su hermano mayor, Juan Antonio, era Teniente de Fragata cuando el 22 de julio de 1805 perdía la vida a bordo de *El Firme*, hundido por la

Arzobispo de Santiago. Su familia en Pontedeume, en: "Cátedra" 17 (2010) 212-215.

8. Sentó plaza de Guardia Marina en la Compañía de Ferrol el 33 de diciembre de 1790. Teniente de Fragata murió en combate a bordo del navío "El Firme" el 22 de julio de 1805 en la batalla de Finisterre, un desgraciado prólogo de la posterior batalla de Trafalgar. Cf. S. F. PARDO DE CELA – C. ADRÁN GOAS, *Regidores del Concejo de Viveiro (Siglos XV al XIX)*, en: "Estudios Mindonienses" 30 (2014) 383-386.
9. Habitó en el Convento de religiosas Clarisas de Santa Bárbara de la Ciudad Vieja de A Coruña en 1795, para ingresar luego como monja del Monasterio benedictino de San Paio de Antealtares en Santiago de Compostela, siendo dotada por su tío materno Benito Pardo de Vivero, también Teniente de Fragata de la Armada española. Cf. *Ibid.* 386.
10. Sentó plaza de Guardia Marina al mismo tiempo que su hermano Benito. Adquirió el grado de Alferez de Navío el 13 de junio de 1800, siendo destinado en las cañoneras de los apostaderos de Ferrol y A Coruña. Condecorado con el Escudo de Honor por las acciones de los días 25 y 26 de marzo de 1800 a la altura de A Graña. En 1811 solicita el retiro de su empleo por motivos de salud. Cf. *Ibid.* 386.
11. Cf. ARCHIVO HISTÓRICO DIOCESANO DE SANTIAGO, *Fondo Parroquial, Santiago de Pontedeume, Libro de Bautismos VI (1770-1786)*, Folios 184 vuelto y 185 recto.
12. ARCHIVO MUNICIPAL DE PONTEDEUME, Fondo General, Sección: *Padróns, censos e estadísticas de poboación*, Legajo 83: *Padróns de habitantes 1712-1844*.

flota inglesa comandada por el almirante Robert Calder delante del cabo Finisterre¹³; también era oficial su tío materno Benito Pardo de Vivero y Vicente, su hermano menor, se retirará condecorado de la Marina en 1811. También adquirió relevancia uno de sus parientes contemporáneos: José Bermúdez de Castro y Taboada (Betanzos 1736 – Cádiz 1814), Comandante de la Compañía de Guardias Marinas en 1797 y Teniente General de la Armada en 1809¹⁴. Y, por último, sus primos también eumeses, los hermanos Pardo de Lama Bermúdez de Castro, sentaron plaza de guardias marinas contemporáneamente a Benito y Vicente.

Por Real Orden de 13 de agosto de 1776, y dentro de un proceso de reforma de la Armada española se habían creado en Ferrol y Cartagena, Reales Compañías de Guardias Marinas, base del Cuerpo General de la Armada. Ello supuso una buena oportunidad para los miembros de familias hidalgas afincadas en el contorno de la ciudad departamental para hacer carrera militar, habida cuenta que en aquellos años, para ingresar en las academias militares, los aspirantes a oficiales habían de proceder de clase aristocrática, tanto por tronco paterno como materno.

Junto con la limpieza de sangre, se exigía tener entre 16 y 18 años, además del cumplimiento de unos requisitos físicos que determinarían la aptitud para la carrera de las armas y, para el caso de los Guardia Marinas, se veían aumentados con unas pruebas de suficiencia científica. Tenían que pasar un examen para poder ascender a oficial y, en caso de suspender repetidamente, eran expulsados de la Armada¹⁵. Las Ordenanzas de 1748 disponían que, en el término de dos años de asistencia a la Academia, los cadetes demostrarían sus conocimientos de aritmética, geometría, trigonometría, pilotaje y manejo de la artillería y, quienes no superasen el examen, serían licenciados¹⁶.

Este proyecto, comparado con los de otros países, era muy novedoso. Estaba formado por una compañía de cadetes de muy pocos años y reservada a los nobles e *hijosdalgo*. Ello supuso un cambio abismal: frente a la educación cortesana tradicional, se intentó dar una base matemática. Se quería combinar la formación militar con la racionalidad geométrica que permitía, además, abrir las mentes de sus oficiales a las ideas ilustradas que en ese momento llegaban de Europa, y que estaban arraigando con mucha fuer-

13. Además de un Bermúdez de Castro, aquel día la escuadra española tuvo otros 104 muertos más y 232 heridos. Cf. H. FRANCO CASTAÑÓN, *El ejército español en la campaña naval de 1805, las Antillas, Finisterre y Trafalgar*, en: "Revista General de Marina" 249 (2005) 8-9, 373.

14. Cuando desempeñaba el empleo de alférez de navío en la escuadra de Gravina, sufre un naufragio a bordo del cañonero *Ánimas*, embarrancando en la playa de la Escala (Golfo de Rosas) el 5 de enero de 1795. Fue vocal del tribunal del Consejo de Guerra que, en 1799, determinó las responsabilidades de los oficiales españoles que sufrieron derrota en la batalla del cabo de San Vicente. Cf. C. FERNÁNDEZ DURO, *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales en el Ministerio de Marina*, Madrid, Tipografía Estrada, Díaz y López 1867, 124. También: Id., *Historia de la Armada Española*, Tomo VIII (1789-1808), Madrid 1902, 105 y 467.

15. Cf. *Oficiales y dotación de los navíos de la Real Armada española de finales del siglo XVIII. Organización*, En: www.todoababores.com: Artículo basado en buena parte en la tesis doctoral de MIGUEL ALÍA PLANA titulada: *La Armada y la Enseñanza Naval (1700-1840) en sus Documentos. Aproximación a las Reales Ordenanzas reguladoras, desde una perspectiva jurídico-administrativa y pedagógica*.

16. Cf. M. A. SELLÉS, *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*, Madrid 1988, 397.

za en el viejo continente. Aquí debemos dejar constancia de lo sostenido por algún investigador sobre este tema, y es que toda aquella reforma y actualización de los estudios navales fue obra del Capitán de la Real Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, Francisco Gil y Lemos, que en 1805, llegó a ser Ministro de Marina¹⁷.

Adquiridos los conocimientos fundamentales, el futuro oficial debía embarcarse y tomar conocimiento de la práctica de la navegación, donde sus superiores harían de tutores, hasta alcanzar el empleo de oficial de guerra más básico, que era el de Alférez de Fragata. El 13 de junio de 1800 el suplemento a *La Gaceta de Madrid* publica el nombramiento como Alférez de Fragata de los hermanos Benito y Vicente Bermúdez de Castro y Vivero¹⁸.

2.3 DESPLEGADO EN EL NEPOMUCENO

Con ese empleo (Alférez de Fragata) Benito Bermúdez de Castro aparece enrolado en la tripulación del *San Juan de Nepomuceno* en la batalla de Trafalgar, donde tenía el cometido de encargado del destacamento de Marina¹⁹. Su uniforme (el denominado corto) venía regulado por la Real Orden de 9 de julio de 1802 y consistía en: “Casaca azul, vuelta, cuello, forro y solapa suelta encarnada, guarnecida por ambas caras así como la vuelta y el cuello, con galón de oro angosto de barra y flores de lis, botón de ancla y corona: chaleco y pantalón con media bota, corbatín y cinturón negro con chapa de metal, sable corto y plumero encarnado en el sombrero”²⁰.

El *Nepomuceno* era un navío *de línea* (denominado así por la formación que adoptaban en batalla, una línea detrás de otra para mantener una cortina de fuego contra el enemigo), con 74 cañones y que estuvo en activo entre 1766 y 1805, hasta que finalmente fue apresado en la batalla de Trafalgar por la escuadra británica. Fue construido, por orden ministerial de 20 de septiembre de 1763, en los astilleros de Guarnizo (Cantabria)²¹ junto a otros cinco navíos de similares características: el *San Pascual*, el *San Francisco de Asís*, el *San Lorenzo*, el *Santo Domingo* y el *San Agustín* que, en un principio, debían seguir las líneas de diseño del llamado sistema inglés o sistema *de Jorge Juan*, aunque finalmente, fueron proyectados por Francisco Gautier Audibert²². Botado el 18 de octubre de 1766, sus dimensiones eran: 48 metros de quilla, 55 metros de eslora, 14 metros de manga, desplazando 2.982 toneladas, 1.630 de arqueo. Disponía de una tripulación de 570 hombres, 39

17. Cf. I. GIL AGUADO, *Origen y desarrollo de los estudios mayores o sublimes de matemáticas en la Real Armada de la Ilustración. Nuevas consideraciones*, en: “Revista de Historia Naval” 122 (2013) 31-58.

18. “La Gaceta de Madrid” (13 de junio de 1800) 502.

19. Cf. *Relación de los Oficiales del Cuerpo de la Armada muertos y herido en el combate naval de 21 de octubre de 1805*, en: “La Gaceta de Madrid” n° 53-105, de 12 de noviembre de 1805.

20. Cf. J. M. ALÍA PLANA, *Los uniformes de la Armada en Trafalgar*, en: “Revista General de Marina” 249 (2005) 8-9, 439.

21. Cf. J. CASTANEDO GALÁN, *El navío San Juan Nepomuceno y la ciudad de Santander a finales del siglo XVIII*, Santander, Ayuntamiento y Ediciones de la Librería Studium, 1996.

22. Cf. N. VALVERDE, *Un mundo en equilibrio: Jorge Juan (1713-1773)*, Madrid, Marcial Pons Ediciones Historia, 2012, 228-229. También: J. TOUS MELIÀ, - C. LÓPEZ SOLANO, *Guía histórica del Museo Militar Regional de Canarias*, Tenerife, Ministerio de Defensa 2000, 145-146.

de ellos oficiales y guardias marinas²³. Desde su entrada en servicio quedó asignado al Arsenal de Ferrol y se reveló como un barco muy velero, aunque poco ágil en las maniobras cerradas a pesar de su revolucionario casco. Aun así, fue asignado para desempeñar funciones de exploración o de caza de barcos menores.

En 1767 desempeñó su primera misión, al escoltar hasta los Estados Pontificios a los barcos con los religiosos jesuitas, desterrados de España aquel año por el gobierno de Carlos III. Entre 1781 y 1783 desarrolló acciones en aguas caribeñas, coincidiendo con un período de hostilidades entre España e Inglaterra. Llegó a ser navío insignia de la flota que partió a la conquista de Pensacola con motivo de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América y apresó la fragata británica *HMS London* en el curso de las operaciones. En 1803 Cosme Churruca pasó a ser capitán del barco²⁴.

En 1805, el *San Juan Nepomuceno* tomó parte junto con el resto de la flota hispano-francesa en la batalla de Trafalgar, en la cual fue capturado y llevado a la base de Gibraltar por la flota inglesa. Fue uno de los últimos barcos en rendirse. Churruca, su capitán, herido de muerte prohibió a sus oficiales rendirse. Su segundo comandante, Francisco de Moyúa, también acabó muerto. Finalmente, al alcanzar los 100 muertos y 150 heridos a bordo, de sus 693 hombres de dotación, Joaquín Núñez Falcón, oficial al mando, ordenó rendirse²⁵. Tras la batalla de Trafalgar, fue tomado al servicio de Gran Bretaña como *HMS San Juan* y sirvió como pontón en Gibraltar durante muchos años y como lugar de recepción de autoridades a partir de 1808. En honor al valor de Churruca, se colocó una placa con su nombre en la cabina que él había ocupado mientras que permaneció a bordo, y se ordenó que todo el que en ella entrara, se quitara el sombrero como muestra de respeto al aguerrido enemigo. Acabó siendo vendido y desguazado en 1818.

2.4 DECESO Y HONORES PÓSTUMOS

Benito fallece el 21 de octubre de 1805, a los 28 de edad, a bordo del navío *San Juan de Nepomuceno* en acción de guerra en la batalla de Trafalgar. Su defunción se hizo pública en *La Gaceta de Madrid* –el antecedente del Boletín Oficial del Estado– correspondiente al 12 de noviembre de aquel año, después de once años de servicio en la Armada española²⁶. Como todos los muertos en el combate –a excepción de los que se hallan enterrados en el Panteón de Marinos Ilustres de Cádiz– su cadáver fue entregado a la mar.

El 23 de diciembre de 1805, ante un cenotafio levantado a expensas del Real Cuerpo de Marina del Departamento de Ferrol²⁷, en la iglesia de San Julián de Ferrol se cele-

23. Cf. A. DE LA PIÑERA RIVAS – J. THIAL BOISSIÈRE, *La construcción naval en España en el siglo XVIII*, en: “Revista de Historia Naval” 20 (2002) 79, 29.

24. Cf. S. GÓMEZ, *Navío San Juan Nepomuceno. Sus campañas*, en: www.todoababor.es, Revista divulgativa de historia naval en Internet.

25. Cf. J. C. MEJÍAS TAVERO, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar*, Madrid, Aguilar 2004.

26. Cf. C. FERNÁNDEZ DURO, *Relación nominal de los jefes y oficiales muertos y heridos en el combate de Trafalgar*, en: Apéndice al capítulo XV nº 2 del Volumen VIII de la Historia de la Real Armada española, 344.

27. Una descripción del mismo se encuentra en: A. MARTÍN GARCÍA, *O. c.*, 100-102.

braron las exequias generales por las ánimas de los oficiales muertos en Trafalgar. La oración fúnebre fue pronunciada por Manuel Fernández Varela²⁸, fue la honra y el reconocimiento para aquellos héroes, y el consuelo para las pérdidas humanas de aquel desastre²⁹.

Debido al gran valor demostrado por muchos de los combatientes se otorgaron numerosas condecoraciones, títulos y ascensos, muchos de ellos a título póstumo. En general fueron ascendidos un grado casi todos los oficiales y muchos miembros de las dotaciones. El derroche de ascensos se completó con el no menor de las gratificaciones económicas, concediéndose varios meses de paga extra, cosa bastante insólita cuando se llevaba hasta antes de la batalla seis meses sin cobrar. Pero, y como se temía, no hubo tales pagos. Es para preguntarse qué sentirían los oficiales del *San Juan*, del *Trinidad* o del *San Agustín* por poner unos ejemplos, al ver como se ascendían a todos los oficiales del *Rayo*, *Asís* y *San Justo* que en la batalla no habían prácticamente pegado un tiro. Y aún más doloroso es el caso del *San Justo* que no sólo apenas participó en la batalla sino que no pudo salir los días posteriores al rescate de algunos navíos apresados, como al menos sí hicieron el *Rayo* y el *Asís*, por quedar desarbolado por la tempestad. Incluso fueron ascendidos oficiales que no habían estado en la batalla. Algo que, ya en aquella misma época, resultó verdaderamente bochornoso³⁰.

3. TRAFALGAR: EL ÚLTIMO SERVICIO

En el momento de Trafalgar el *San Juan Nepomuceno* contaba con una dotación de: 12 oficiales de marina, 10 oficiales mayores, 37 oficiales de mar, 212 infantes de marina, 70 artilleros de mar, 50 artilleros agregados, 178 marineros, 126 grumetes, 18 pajes y 86 piezas de artillería³¹. La mala situación de todo, y sobre todo de la falta de pagas a oficiales, guarniciones y tripulaciones ya había obligado al Capitán General de la Armada española, Federico Gravina, a escribir al valido real Manuel Godoy para que enviase fondos para pagar a los hombres. El Primer ministro, en su contestación fechada el 14 de octubre de 1805, expone de manera muy clara el lamentable estado económico en el que se encontraban las arcas³²:

28. El clérigo y mecenas ferrolano Manuel Fernández Varela (1772-1834), hijo de un oficial de marina, fue Párroco de Sada (A Coruña), Canónigo de las catedrales de Lugo y Toledo, Comisario General de Cruzada y miembro de la Real Academia de la Historia. Cf. M. SARALEGUI MEDINA, *Apuntes biográficos del Excmo. Señor Comisario General de Cruzada Don Manuel Fernández Varela*, Madrid, Tipografía Retés 1904.

29. “El memorable y desgraciado combate de Trafalgar fue el golpe mortal de la marina española; y los habitantes del Ferrol, como los de los demás Departamentos marítimos, tuvieron que llorar por largo tiempo la muerte de sus más queridos objetos. La mayor parte de los buques que perecieron habían salido tripulados del Ferrol, y la casa de la viuda del inmortal Churruca era regada con sus lágrimas y con las de las familias de los muchos ferrolanos que perecieron en aquella desastrosa jornada”. En: J. MONTERO ARÓSTEGUI, *Historia y descripción de El Ferrol*, Pontedeume, Imprenta López Torre 1972, 81.

30. Cf. A. R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Antecedentes y consecuencias*, en: “Revista Española de Defensa”, Suplemento al nº 212 (2005) 16-21.

31. Cf. V. SAN JUAN, A. c. y también: J.M. TREVIÑO, *Los navíos de Trafalgar*; en: “Revista General de Marina” 249 (2005) 363.

32. Cf. J. CAYUELA FERNÁNDEZ – A. POZUELO REINA, *Trafalgar. Hombres y navés entre dos épocas*, Barcelona, RBA Ediciones 2007.

“Nuestros dispendios han sido tiempo hace exorbitantes y continúan siéndolo sin guardar proporción, sino excediendo en mucho a los ingresos del Erario. Desde el principio de las hostilidades, es decir en los nueve meses de este año, se han librado en virtud de órdenes mías sobre cien millones de reales para el servicio de la Armada y algún socorro dado también al Ejército. Los 25 navíos, 6 fragatas y algunos buques menores que tenemos hoy armados, las fuerzas sutiles, las vigías y otros objetos de la guerra de mar en sólo Europa, nos cuestan únicamente para su manutención en cada año más de ochenta millones de reales. A este gasto extraordinario debe agregarse el que tienen que hacer los arsenales de los tres departamentos para surtir la Armada de lo necesario, comprándolo a precios mucho más subidos que los de tiempo de paz, y forzando los trabajos para que nada falte a los armamentos, todo lo cual se verifica por medio de un crecidísimo desembolso, superior en bastante cantidad a los 120 millones de reales que es la consignación ordinaria de la Marina en tiempo de paz. De suerte que con 200 millones de reales al año, suma del gasto ordinario y del extraordinario, apenas podremos mantener hoy los arsenales de los tres departamentos, los ramos todos de Marina en ellos y las fuerzas armadas.”

“Tal es nuestro estado, y él nos obliga, no sólo a omitir todo gasto que pueda excusarse, sino a hacer el desembolso de los pagos indispensables con toda la lentitud posible para evitar los ahogos en que sin esta precaución nos veríamos a cada paso, si no se diese tiempo para que se realizasen las negociaciones que hay establecidas para que no falten a la Marina los fondos necesarios.”

“He entrado en esta explicación para dar a conocer a S.E., aunque con sentimiento mío, que el pago de sueldos no puede hacerse mensualmente, y que sólo de tiempo en tiempo podrán darse algunas pagas a los embarcados según lo pida la necesidad y lo proporcionen los fondos. Pero las gratificaciones de mesa y demás gastos que no puedan demorarse, se pagarán puntualmente.”

Estos testimonios desvelan que muchos de los combatientes españoles sabían que no cobrarían, situación que venía repitiéndose en meses anteriores y por encima se recordaban los gastos. Utilizando informaciones de estudios y artículos específicos que toman como fuente el *Corpus Documental* sobre la campaña de Trafalgar³³, sabemos de un motín en el que tuvo protagonismo Benito Bermúdez de Castro. Esta es la crónica:

33. J. I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *Campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus Documental*, Madrid, Editorial del Ministerio de Defensa 2004. El almirante González-Aller, junto a su equipo del Museo Naval de Madrid, ha elaborado este magnífico trabajo, clasificando y publicando de uno de los mayores cuerpos de documentos sobre la batalla.

“Un día antes de la llegada a Cádiz, se encontraba el San Juan Nepomuceno destacado con dos navíos franceses en descubierta dando caza a una fragata de la escuadra inglesa del almirante Cuthbert Collingwood. En este contexto, se produce un motín a bordo del navío español. Cuando todo estaba preparado para el combate varios infantes de marina vacían las ollas de los ranchos de los oficiales mayores. Durante esa noche y el día siguiente, Churruca hizo diligencias infructuosas, tomando la decisión de privar de la ración de vino a cuarenta y dos infantes de marina hasta que aparecieran los verdaderos culpables. El 24 de agosto llegó del Mayor General de la escuadra un escrito que informaba que tres infantes habían hecho un recurso sin autorización y contrario a las Ordenanzas. La mañana del 27 de agosto el soldado de marina Simón Pérez solicitó al alférez de fragata Benito Bermúdez de Castro su ración de vino, negándosela al ser uno de los castigados, protestando en voz alta siendo echado del alcázar a empujones. Otros dos soldados llegaron con la misma pretensión y son amenazados con el cepo. Varias voces de protesta se oyeron en contra del castigo contra los tres soldados y varios hombres corrieron a la primera batería a hacerse con sus armas. El segundo comandante, el capitán de fragata Francisco Moyúa, cogió una pistola descargada y se dirigió rápidamente a la primera batería, mientras Churruca salió de su cámara y se encontró a la guardia custodiando las escalas y escotillas para que no pudieran subir los sublevados. El capitán Moyúa encontró a varios infantes armados y con su arma descargada se metió entre los amotinados y les ordenó bajar las armas, a lo cual accedieron. Churruca escuchó sus quejas y les habló. Los amotinados prefirieron que les castigase Churruca antes de ser juzgados en un Consejo de Guerra y le rogaron que no les abandonase. Del navío Príncipe de Asturias llegó un oficial para ofrecer auxilio pero no hizo falta; las tropas del Regimiento de la Corona habían tomado sus armas y ocupados los puestos claves. Esa noche se dobló la guardia y se tomaron las medidas necesarias para reprimir otro motín. Al arsenal de La Carraca son llevados tres cabos y treinta soldados. Al no haber derramamiento de sangre, Churruca intercedió por ellos ante Gravina para que no fuesen ejecutados, siendo conmutada esa pena por la de ocho años de cárcel. Todos estos acontecimientos desembocaron en la angustiosa salida de la Escuadra Combinada de Cádiz en la mañana del 20 de octubre de 1805”.

Este relato nos da idea de las dosis de verdadero heroísmo que suponía estar embarcado en esta empresa: Falta de marinería profesional; duras condiciones de vida a bordo y salubridad rudimentaria que sólo se veían compensadas con el talante de presti-

gio –humano y militar– de algunos comandantes. Las labores de la marinería eran agotadoras: guardias de cuatro horas, reposo de otras cuatro en sitios nada confortables con ropa mojada, ya por lluvia, ya por las condiciones de las maniobras lo que motivaba la frecuente aparición de pulmonías, parásitos, escasa higiene... Además, el almacenamiento de agua dulce en barcos de guerra hacía peligroso su consumo humano, pues las bacterias contaminaban dicho elemento, convirtiéndolo en un factor provocador de enfermedades y epidemias. La sed había que apagarla, precisamente, consumiendo vino o cerveza ¡Como para no comprender el origen de tal motín por la ración de vino!

Al día siguiente de estos hechos, Churruca, su segundo Moyúa y el alférez Bermúdez de Castro encabezarán el parte de bajas, por ser los tres oficiales muertos del *Nepomuceno*³⁴.

4. CONCLUSIONES

Reiteramos que no ha sido pretensión de este estudio el describir y analizar el desarrollo de la operación naval de Trafalgar, nos remitimos a la abundante bibliografía existente sobre el tema. Eso sí, para contextualizar en la figura del alférez Bermúdez de Castro la expresión local de la misma, diremos que dicha batalla dirimió la rivalidad por el dominio de los mares, mantenida durante dos siglos, sentando el pilar fundamental de la *pax britannica*. De igual modo, con carácter inmediato, frustró el intento de Napoleón de invadir Gran Bretaña, estranguló el sistema continental posterior y contribuyó a la caída del emperador corso³⁵.

El principal objetivo de Napoleón era la invasión de su odiada Inglaterra y para ello elaboró un plan complejo. El poderío naval británico era demasiado fuerte como para exponerse a un choque frontal. Godoy y Carlos IV cedieron a la tentación de aliarse con Francia para conseguir ese propósito³⁶. Se dispuso que la armada española simulase un ataque en gran escala contra las Antillas, obligando así al grueso de la flota inglesa a desplazarse hacia el Nuevo Mundo. En un segundo momento, se trataba de concentrar todo el poderío naval para aplastar a la parte de la flota británica que hubiera quedado en las proximidades de Europa, antes de utilizar los mismos barcos para trasladar a los ejércitos napoleónicos a través del paso de Calais. Nótese que, de cumplirse el plan de Napoleón, España pasaría a ser la fuerza naval más poderosa, quedando las Indias libres de la pesadilla británica. Pero el genio de Lord Horatio Nelson desbarató el plan. El almirante inglés no se dejó engañar por el simulacro que la flota española realizó en las Antillas, y mantuvo el grueso de la escuadra inglesa en las proximidades de Europa. Para colmo, la reunión

34. Cf. *Memorias sobre el combate de Trafalgar redactada por José Cabeza, primer piloto embarcado en el navío San Juan Nepomuceno*, en: S. I., GONZÁLEZ – ALLER HIERRO; O. c.; Anexo 28, 1507.

35. Cf. A. MARTÍNEZ TEIXIDÓ, O. c., 226-227.

36. Cf. J. DOWLING, “La pérdida Albión de Pedro Estala: proemio al combate naval del 21 de octubre de 1805”, en: AA.VV., *Ideas en sus paisajes. Homenaje al profesor Russell P. Sebald*, Alicante, Publicaciones de la Universidad 1999, 151-157.

de las escuadras francesa y española estuvo lejos de ser una operación perfecta. El almirante en jefe aliado, Pier Charles Silvestre de Villeneuve, se detuvo excesivamente en Cádiz, circunstancia que supo aprovechar Nelson, bloqueando a la flota aliada en el puerto gaditano. Finalmente, Villeneuve lanzó sus barcos contra la escuadra inglesa dispuesto a jugarse el todo por el todo. El encuentro se produjo en el cabo Trafalgar. Nelson aprovechando el viento, atacó a la escuadra franco-española por el flanco, dividiéndola en varios grupos de barcos sueltos, procediendo a su sistemática destrucción, a pesar del heroico esfuerzo de los aliados. La victoria inglesa, que costó la vida a Nelson, fue absoluta. Destruída la armada, la posibilidad de invadir Inglaterra era nula y bien pronto tuvo Napoleón que reconocer el fracaso³⁷.

Naturalmente, en España, después del desastre de Trafalgar se oyeron voces airadas contra Godoy. Por su parte, éste comprendía que, por todos los medios, debía cambiar su política exterior: debía conseguir el apoyo de Inglaterra. Destrozada la armada española, España perdía interés como aliada para Napoleón, ganando en cambio interés como botín³⁸. Godoy maniobró secretamente, para entenderse con los integrantes de la cuarta coalición contra Napoleón.

Haber luchado en Trafalgar supone cierta aureola heroica, sobre todo por la parte española, cuyo heroísmo bien puede ser descrito como romántico, pues los marinos españoles no salieron a defender nada que les concerniera directamente. Salieron a la mar sabiendo que se envolvían en una torpe maniobra llena de errores tácticos del almirante francés Villeneuve, reafirmando la constante histórica de que las alianzas con Francia siempre han supuesto mermas para España. La subordinación de la Armada española fue total y ello supuso un fracaso estratégico y táctico.

Pero en Trafalgar no sólo hubo bajas de Churrucas y Gravinas, La mayoría de sus cuatro mil muertos eran hombres que llevaban a cabo los oficios más penosos y peligrosos, enrolados, muchos de ellos, por la matrícula de mar, gente “pescadora de playa que no tenía otra ventaja más que la de ser un estómago acostumbrado a la mar”³⁹.

37. Cf. A. MAUROIS, *Napoleón*, Barcelona, Salvat 1984, 112.

38. Cf. J. L. COMELLAS, *Historia de España contemporánea*, Madrid, Rialp 1993, 46-47.

39. A. M. GARCÍA, O. c., 81.



Muerte del brigadier Cosme Damián Churrua
a bordo del "San Juan Nepomuceno".
Pintura de Eugenio Álvarez Dumont.
Museo del Prado. Madrid.