
Lourdes Márquez Carmona (*)

NAUFRAGIOS DE LA BATALLA DE TRAFALGAR Y EL PUERTO DE SANTA MARÍA

*Dedicado a la memoria de mi madre,
Carmen C. García de Arboleya*

La Batalla de Trafalgar fue el último gran combate naval sostenido por los dominadores de los mares a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX: los “navíos de línea”, enormes buques con sistema de propulsión a vela, que surcaban los distintos océanos, acercando las colonias a las metrópolis en una época de difícil comunicación.

En este combate que tuvo lugar en aguas españolas, frente a Cabo Trafalgar [fig. nº 1], el 21 de octubre de 1805, se enfrentaron las potencias europeas dominantes. De un bando la escuadra aliada formada por buques franceses y españoles, y de otro la escuadra inglesa.

La bibliografía sobre la Batalla de Trafalgar es muy numerosa. Existe abundante información plasmada en la multitud de obras que se han escrito sobre el tema, en el intervalo de casi dos siglos, en diversos países, sobre todo Inglaterra. Sin embargo, hasta la fecha, la investigación acerca de los lugares donde se produjeron los naufragios de los navíos participantes en el combate ocurrido el 21 de octubre de 1805 frente al Cabo Trafalgar entre las escuadras hispano-francesa e inglesa, es un tema bastante desconocido. En la copiosa documentación escrita a lo largo de casi estos doscientos años se encuentran algunas referencias acerca de las zonas de hundimiento de los navíos siniestrados, aunque hay que decir que son bastante confusas, ya que para mismo navío podemos encontrar distintas áreas de naufragio. Por ello creemos oportuno un este trabajo de recopilación que hemos efectuado.

(*) Universidad de Cádiz

De este modo, el objetivo del presente artículo es efectuar un análisis de lo sucedido a cuatro de los navíos participantes en la escuadra hispano-francesa después de la batalla, naufragados cerca del litoral de El Puerto de Santa María. Estos son los denominados *Neptuno* y *San Francisco de Asís*, de nacionalidad española y los navíos franceses *Indomptable* y *Aigle*.

I. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA

La situación europea era complicada. Las metrópolis europeas se afanaban por conseguir dominar los océanos, por razones evidentemente económicas, ya que el objetivo era asegurar el flujo de mercancías con las colonias. Para ello no se escatimaban medios en mejorar las marinas, aumentando el número de barcos que las formaban. En España la construcción naval se ve normalizada por el Estado, que emite estrictas normas para la construcción de los bajeles, creándose distintos sistemas de construcción naval. Se traen especialistas de Inglaterra y Francia que contribuyen con sus conocimientos a mejorar las características de los navíos que salen de los astilleros españoles, entre ellos el Arsenal de la Carraca, situado en la población de San Fernando (Cádiz). España contaba además con una plantilla de guardiamarinas, expertos navegantes educados en pleno movimiento de la Ilustración, de los cuales algunos destacaban en el campo de la ciencia -entre ellos podemos citar al Comandante Churruca-, muchos de los cuales murieron a consecuencia de la batalla y del temporal que sucedió al combate en los días siguientes.

Europa vivía los delirios expansionistas del emperador Napoleón Bonaparte. Éste se las ingenió para dominar a través del primer ministro español Manuel Godoy, que ostentaba el título de “príncipe de la paz”, al rey Carlos IV, el cual pasaría a convertirse en una marioneta del emperador, en un simple peón de ajedrez que movería a su antojo en la partida que iba a sostener contra Inglaterra. El objetivo de Napoleón era extender todo su imperio por el territorio europeo y por los otros continentes. Entre los pocos países que podían hacerle frente, estaba Inglaterra. Ya que los ingleses contaban con una poderosa flota naval que podían frenar sus planes e impedir esta expansión. Bonaparte era consciente de ello y sabía que la única forma de conseguir sus planes era contar con el apoyo de la marina española.

Por ello, rota la paz de Amiens el 12 de mayo de 1803 las naciones europeas se vieron de nuevo envueltas en una situación bélica y España se vería forzada por la estrategia política de Napoleón a declararse a favor de Francia. Si bien

España consiguió inicialmente mantener la neutralidad, el 12 de diciembre de 1804 declaró la guerra a Inglaterra después de que cuatro fragatas procedentes de Montevideo fueran atacadas y apresadas, y tres de ellas conducidas a los puertos ingleses de Plymouth y Portsmouth. La declaración de guerra se hizo a través de un memorandum dirigido a todas las naciones de Europa.

Así, España ya era aliada de Francia. El siguiente paso en los propósitos del emperador era efectuar un desembarco de sus fuerzas en el país sajón. Pero para llevarlo a cabo necesitaba el refuerzo de la escuadra española compuesta por 33 buques, repartidos entre los Departamentos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz. Una vez reunidas las escuadras de los dos países en el Mediterráneo, debían confeccionar un plan de distracción, simulando un ataque a las posesiones inglesas de las Indias Occidentales, con el fin de apartar al Almirante Nelson (comandante de la escuadra inglesa) de Europa, regresar camino de Brest, levantar el bloqueo inglés de este puerto, liberando a la escuadra francesa, y, unidas ambas fuerzas hacerse dueñas del Canal de la Mancha para permitir el desembarco de las tropas napoleónicas en Inglaterra, una fuerza de 160.000 hombres.

Sin embargo, Napoleón cometió el error de nombrar al Almirante Villeneuve, protegido de Decrés, ministro de Marina de Francia, como comandante de su escuadra, ya que no poseía ninguna cualidad para responsabilizarse del mando de una gran flota naval y hacer cumplir las precisas instrucciones de Napoleón. Este personaje no estaría, en ningún momento del combate de Trafalgar a la altura del famoso marino inglés, el Almirante Horatio Nelson. Pero a pesar de contar los españoles con navíos mal armados y con dotaciones de marinería poco adiestradas, sí contaban como dijimos anteriormente con una oficialidad de marina con una excelente formación: Gravina, Churrua, Alcalá Galiano, etc.

El almirante Gravina, jefe de la escuadra española durante el combate y por aquella época embajador de España en París, era consciente del mal estado que los barcos de la marina española presentaban en el año 1804 y de los pocos recursos existentes para dotarlos de los materiales necesarios para afrontar una situación bélica. Muchos de ellos se encontraban en los arsenales esperando recibir las dotaciones económicas para efectuarles las revisiones necesarias. Existe un documento firmado por Gravina dirigido a Decrés, con fecha 29 de diciembre de 1804 ¹, donde el Almirante refleja a la perfección la situación:

(1) Lasso de Vega, Jorge (1856)

"Como V.E. habrá observado en la nota que marca el estado actual de los navíos de la Marina Real, y los que se encuentran prontos en los departamentos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, resulta que siendo en todo 32 los que podrán armarse, de los cuales se hallan 15 en Cádiz, 8 en Cartagena y 9 en El Ferrol, existen actualmente 9 prontos a ser armados de seguida en el primero de estos puertos, 5 en el segundo y otros tanto en El Ferrol; en todos 19 navíos, prontos ahora a ser armados y en dos meses los tres restantes. Como igualmente he observado a V.E., aunque se armen actualmente dichos navíos habrá dos grandes dificultades en cuanto a su reemplazamiento. Estas son los marineros y los víveres. La epidemia en nuestras costas del Mediterráneo y en Cádiz ha arrebatado mucha gente de mar... La falta de trigo para hacer la galleta necesaria será otro inconveniente para el pronto armamento de los buques. Notorio es que la escasez de grano reina en toda España...

... Además de estas dos grandes dificultades que conciernen a los marineros y a los víveres, existe una tercera, y es que aun cuando no falta hoy todo lo necesario para el aparejo completo de dichos navíos, no hay en los arsenales ni en los almacenes efectos suficientes para reemplazar lo que podía ser necesario en una campaña larga y en expediciones lejanas..."

Federico Gravina es designado, después de firmarse la alianza entre España y Francia, para ponerse al frente de la Escuadra Española. Después de una inspección al Arsenal de la Carraca para examinar el armamento de los barcos, comunicó a Godoy los navíos elegidos, para su aprobación en el departamento de Cádiz: *Santísima Trinidad, Santa Ana, Argonauta, San Rafael, Bahama, Terrible, Glorioso, San Leandro, España, Firme, Castilla y América*, a los cuales se añadirían más tarde el *San Justo* y el *Rayo*.

En Ferrol, fueron armados el *Príncipe de Asturias, Neptuno, San Agustín, Monarca* y *San Fulgencio* y más tarde el *San Juan Nepomuceno* y el *San Francisco de Asís*. En Cartagena se armaron y pusieron bajo el mando de Salcedo los siguientes barcos: *Reina Luisa, San Carlos, San Francisco de Paula, San Joaquín, San Ramón y Asia*. Parte de todos esos navíos pertrechados en los 3 departamentos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz se unirían a la escuadra francesa de Villeneuve, formando la combinada que meses más tarde sucumbiría frente al Cabo de Trafalgar.

La Batalla de Trafalgar supuso el tan ansiado encuentro de Horatio Nelson, al mando de la escuadra inglesa, con la escuadra combinada, a la que persiguió y buscó en vano sin alcanzarla durante varios meses. El 19 de enero de 1805, después de un año y medio de bloqueo, los franceses salieron con su escuadra a la mar. El almirante inglés buscó a la escuadra francesa por aguas del Mediterráneo pensando que se habían dirigido a Egipto. Sin embargo, Villeneuve, almirante de la escuadra francesa, había recibido la orden de Napoleón de cruzar el Estrecho de Gibraltar, unirse a las escuadras españolas, fondearlas en Cádiz y Cartagena y poner rumbo hacia las colonias americanas. De este modo, el 30 de marzo después de reparar en Tolón los daños sufridos por los navíos debido a un fuerte temporal, puso rumbo a España, pero una vez allí sólo pudo reunirse con una parte de la escuadra española al ancla en la Bahía de Cádiz y partir para América. La estratagema era clara: despejar las aguas del Canal de la Mancha al objeto de permitir el desembarco de las tropas imperiales que conquistarían el país sajón. Nelson, como tenía previsto el emperador francés, se dirigió al continente americano, pero no los encontró.

La escuadra de Brest no pudo reunirse con la escuadra combinada, al seguir bloqueada en ese puerto francés. Mientras, Villeneuve recibió noticias de que Nelson se hallaba en las Islas Barbados, donde se le habían unido cuatro navíos de línea más, bajo las órdenes de Lord Cochrane. Temiendo el Almirante francés que la escuadra inglesa era superior de lo que en realidad era, ordenó el regreso a Europa, a cuya decisión se opuso inútilmente Gravina, por creer que era una huida. No obstante las órdenes de Villeneuve eran que si no se le agregaba la Escuadra de Brest, deberían reunirse con ella, poniendo rumbo antes a El Ferrol para allí unir las divisiones francesa y española fondeadas en este puerto español. Todo ello tenía como objetivo entrar con una poderosa escuadra en el Canal de la Mancha y conseguir dominar el Estrecho de Cales y de este modo permitir el desembarco de las tropas napoleónicas en Inglaterra, objetivo fundamental del emperador.

Nelson al enterarse de la partida de los enemigos puso también rumbo a Europa, llegando más rápidamente que los aliados. Creyendo que los encontraría en Cádiz puso infructuosamente rumbo a este puerto. Al no encontrárselos se dirigió a Gibraltar, donde se le unieron los navíos del Almirante Collingwood. La escuadra inglesa de Calder que bloqueaba el puerto de El Ferrol recibió también la resolución de sumarse a esta escuadra.

No obstante, ésta se encontró con la escuadra combinada que regresaba a Europa. Ambas se enfrentaron frente al Cabo Finisterre el 22 de julio de 1805. En

este combate los ingleses consiguieron apresar dos navíos españoles: el Firme y el San Rafael, que fueron conducidos a Gibraltar, sin que los franceses hicieran nada por rescatarlos.

A continuación la escuadra combinada se dirigió a Vigo como describe el Almirante Gravina en un escrito dirigido a Godoy desde Vigo, con fecha del 28 de julio y que recoge la *Gazeta de Madrid* nº 68, del 6 de agosto:

“... Siendo el viento contrario para dirigirse a Ferrol, fondeó la escuadra combinada en Vigo el día 27 de julio. Habiendo dexado allí a los navíos España y América, y el Atlas Francés, para reponerse de sus descalabros, se hizo a la vela, el día 31, y por una derrota de las más atrevidas ha tomado el Ferrol y la Coruña el 2 de agosto, sin que lo estorbase la escuadra inglesa del Almirante Galder, que guarda y bloquea aquella entrada...”

El combate de Finisterre supuso la cólera de Napoleón hacia Villeneuve, y una caída de la moral entre los marinos de la escuadra combinada. Villeneuve perdió la estima del emperador, y los españoles y franceses se achacaban recíprocamente el fracaso de la acción.

Durante la permanencia en los puertos de Galicia la escuadra hispano-francesa aumentó su número, a pesar de dejar en la Ría de Vigo el Atlas, el España y el América, debido a su mal estado. Villeneuve incorporó a cinco navíos más, y Gravina llevaba con él ocho navíos armados por el General Grandallana, los denominados *Príncipe de Asturias*, *San Agustín*, *Monarca*, *Montañés*, *San Idelfonso*, *San Juan Nepomuceno*, *Neptuno* y *San Francisco de Asís*. De estos dos últimos nos ocuparemos más adelante al ser dos de los barcos que naufragaron en el litoral portugués los días posteriores al combate a consecuencia del fuerte temporal que se desató.

El día 13 de agosto la escuadra combinada una vez confirmada su unión, parte de la Ría de Ares, pero a la altura del Cabo Ortegal, Villeneuve es avisado por un navío danés de la proximidad de los buques de nacionalidad inglesa. Ante tal noticia, el almirante francés decide cambiar de ruta y pone rumbo hacia el puerto de Cádiz, adonde llega el 20 de agosto. Debía continuar hacia Cartagena para desbloquear la Escuadra de Salcedo y entrar en Tolón con 40 navíos, pero, incumpliendo las instrucciones del emperador, permanecerá dos meses en la Bahía de Cádiz, desde el 20 de agosto hasta el 19 de octubre, a pesar del consiguiente enfado del emperador francés.

II. ESTANCIA DE LA ESCUADRA COMBINADA EN LA BAHÍA DE CÁDIZ

El plazo de tiempo que estuvo la escuadra española fondeada en la bahía de Cádiz [fig. nº 2] sirvió para efectuar los últimos preparativos previos al combate de Trafalgar, terminándose de armar los navíos en el Arsenal de la Carraca. Con la incorporación de seis nuevos barcos más la escuadra española aumentaba a un total de 15 buques: *Santísima Trinidad*, *San Leandro*, *Santa Ana*, *Rayo*, *San Justo* y *Bahama*. Pero hay que decir que presentaban características muy desiguales.

El Almirante francés Villeneuve era también consciente de la escasa preparación de la marinería. Por ello escribió a Decrès, ministro de marina francés, una carta fechada el 24 de septiembre, en la que opina sobre el estado de la escuadra española, mencionando la gran cantidad de gente de leva reclutada en la Matrícula de Mar, debido a la escasez de marineros profesionales que sufría por diversos motivos la Marina Española, hecho que repercutía negativamente en la efectividad de la tripulación de los navíos:

“Los 15 navíos de que ha de constar la escuadra española están en la Bahía, a excepción del Santa Ana de 120 cañones, que sin embargo, ha salido de los caños de la Carraca: el Rayo, aunque se encuentra en la Bahía, no está listo. Nótase que la escuadra española se encuentra sumamente falta de marineros y de dinero para su habilitación. Causa pena ver unos navíos tan hermosos y tan fuertes, tripulados por pastores y pordioseros, y con escaso número de marineros ...”.

Mientras, la escuadra inglesa a las órdenes del Almirante Collingwood bloqueaba el puerto de Cádiz, siendo permanente una pequeña división formada por tres o cuatro navíos y varias fragatas. Para contrarrestar un posible ataque inglés, el gobernador de Cádiz y la zona de Andalucía, el general Francisco Solano, marqués de la Solana y del Socorro, organizó la defensa de Cádiz y de la costa. Para ello, se situaron a lo largo de la Bahía y en lugares estratégicos un destacamento de embarcaciones menores: lanchas cañoneras y obuseras, para la defensa de la ciudad y de la escuadra fondeada en la Bahía.

Mientras tanto, el prolongamiento de la estancia de la escuadra en Cádiz, hacía enfurecer cada vez más a Napoleón Bonaparte, al ver que no se cumplían sus órdenes de partir de Cádiz y unirse con la escuadra de Salcedo en Cartagena para dominar el Mediterráneo. Villeneuve fue consciente de este enfurecimien-

to materializado en su destitución, al ser avisado por su amigo Decrés. Éste le informó de que había sido sustituido por el almirante Rosilly. Para contener la ira del emperador decide que la escuadra parta el día 7 de octubre, al contar con un viento del este que favorecía la salida de los barcos.

El almirante español Federico Gravina ante la orden de partir, según cuenta Antonio Escaño, jefe de la Mayoría General de la Escuadra, decidió aconsejarle que *“consideraba necesario, antes de levar anclas, celebrar un consejo, en el que se oyese la opinión de los comandantes de los navíos de ambas naciones”*, en una entrevista celebrada por ambos almirantes a bordo del Bucentaure, buque insignia de la escuadra francesa, el día siete de octubre. El resultado fue la celebración de un Consejo de Guerra el día siguiente, el día ocho, a bordo de dicho buque. Los oficiales de nacionalidad española desaconsejaron la partida de la escuadra combinada, entre otros motivos por la previsión de un empeoramiento de las condiciones climáticas, ya que la bajada en los barómetros ² indicaba la llegada de una borrasca. Uno de los brigadieres asistentes al Consejo, Dionisio Alcalá Galiano, expresó muy claramente la opinión de los oficiales españoles:

“que si el inglés acometía la empresa de forzar el puerto, saliese vencido y muy maltratado; cuando, al revés, si iba en su busca la escuadra combinada, había poca esperanza de que fuese nuestra la victoria”.

Los españoles conociendo la climatología del lugar, sabían que era preferible permanecer fondeados en la Bahía y aguantar el bloqueo, en el cual sufrirían muchas averías los navíos ingleses debido a los temporales que se producirían por la cercanía de la temporada de lluvias otoñales e invernales, que salir a mar abierto a enfrentarse con la escuadra enemiga a la que suponían mejor armada. El resultado de la celebración de dicho consejo fue que se aguardase en el puerto y se cancelase la señal de partir. Pero Villeneuve sabiendo que su sustituto estaba cerca, adoptó la decisión de “dar a la vela” a la Escuadra Combinada, informando de ello a Gravina a bordo del “Príncipe de Asturias”.

Con respecto a los ingleses, hay que decir que Nelson había llegado el día 25 de septiembre a bordo del navío *Victory* para ponerse al mando de la escuadra de Collingwood que bloqueaba Cádiz. El día 18 de octubre se dio orden de retirar de los lugares estratégicos que defendían la Bahía de Cádiz, donde se hallaba

(2) Avance técnico del que pocas armadas de la época tenían conocimiento.

fondeada la flota combinada, las lanchas cañoneras y obuseras, regresando los cañones y las tripulaciones a sus respectivos buques.

Nelson partió de Gibraltar para dar encuentro a la escuadra hispano-francesa. El almirante francés Villeneuve, pensaba que la escuadra inglesa era inferior numéricamente a la suya, al ser informado equivocadamente de que contaba con 18 navíos, cuando en realidad el almirante inglés disponía de una fuerza de 27 navíos, cuatro fragatas y 2 balandras.

Para igualar las fuerzas de la escuadra combinada, había sido previsto intercalar los navíos españoles con los franceses. De manera que la Armada quedó dispuesta en cuatro cuerpos:

- Vanguardia: Bajo las órdenes del general español Álava.
- Centro: Bajo las órdenes del almirante francés Villeneuve.
- Retaguardia: Bajo las órdenes del comandante francés Dumanoir.
- Escuadra de Observación: dividida en dos divisiones bajo las órdenes del General Gravina.

Una vez definida la formación, el día 20 toda la escuadra se hallaba fuera de ella. Siguiendo el diario de Antonio Escaño³, jefe de la Mayoría General de la Escuadra Española, describimos a continuación la salida.

“El Día 20 la Escuadra comenzó a salir de la Bahía. A la una se hizo una señal de unión y se puso rumbo al N.O. con la orden de zafarrancho de combate. Ese día se dieron señales de haber descubierto hasta 18 navíos enemigos. Poco después anocheció estando la mar picada del N.O. a las 8,30 se formó la línea de combate. A las 10 h, ya se veían los enemigos al O.S.O.

La escuadra combinada amaneció mura a estribor, ciñendo el viento O.N.O. bonancible en una línea mal formada. Los ingleses estaban a 4 ó 5 millas. El cielo estaba claro. A las 6,30 se repitió la señal de formar línea de combate. Los barcos se pusieron en esta línea a distancia de un “cable”⁴.

Nelson, comandante en jefe de la armada inglesa, informó a sus oficiales que se utilizaría como táctica de ataque la “formación en dos columnas” [fig. nº 3],

(3) Quadrado y de Roo, Fco. de Paula (1852).

(4) Medida que equivale a 185 m. (décima parte de una milla).

dirigida una bajo sus órdenes y la otra al mando del almirante Collingwood. Este sistema de ataque era revolucionario en la época, ya que las armadas de todos los países utilizaban la conocida táctica de “formación en línea”.

Por tanto creemos oportuno detenernos en este punto del relato del combate para describir someramente la táctica usada por ambas escuadras.

III. TÁCTICA DE ATAQUE: FORMACIÓN EN DOS COLUMNAS FRENTE A LA FORMACIÓN EN LÍNEA DE COMBATE

En el libro escrito por José Solano, capitán de fragata, el año 1793⁵, se define en que consiste la “formación en línea de combate”:

“...De los Navíos de la línea se forma la línea de Batalla de una Armada, y esta se compone de Centro, Vanguardia y Retaguardia. El centro ó cuerpo de Batalla, debe ser la parte más fuerte, y las otras dos las más veleras; lo primero, porque rota la formación de la Armada por el centro, se considera perdida la acción; ...Los Navíos que como principal fuerza, han de formar la línea de Combate, se sitúan en línea, siguiéndose unos a otros, proa con popa, para dirigir al enemigo sus grandes fuegos, que asoman por sus costados, y cubrirse sus flancos, las popas y proas... El cuerpo de reserva deberá acudir a cualquier parte de la línea donde sea necesario, ó convenga...”

Y es precisamente esto último lo que quiso realizar el Almirante Gravina, pero sin poder cumplirlo, al tener que obedecer las órdenes de Villeneuve de unirse a la formación de la línea.

Enrique Macdonell⁶, comandante del Navío Rayo, analizaría mas tarde la táctica naval de Trafalgar. El combate se resume en un ataque dado en orden de columnas, y que se quiso recibir en línea. Macdonell, creía en la superioridad del ataque en columnas:

“...Éste suponía amenazar al enemigo con el objetivo de desconcertarlos y actuar en el momento adecuado y con la mayor

(5) Solano, José (1793).

(6) Lon Romeo, Eduardo (1942).

celeridad, todas las fuerzas o columnas sobre una parte solamente de las contrarias para atacarlas con una decisiva ventaja, dejando en inacción las demás...”

“...Una línea de combate, continua Macdonell, por su excesiva extensión, por la diferencia de sus navíos, la tardanza en ejecutar maniobras, es difícil de mantener en esta posición. A ello se añade la dificultad de transmisión de señales debido al humo provocado por los cañones...”

Por tanto la utilización por parte de la escuadra combinada de la formación en línea y la negativa de Villeneuve a que Gravina actuase como cuerpo independiente, supuso la derrota de su escuadra.

Nelson, por su parte, había dado órdenes muy precisas a sus oficiales de cómo actuar en su famoso “Memorandum”. El Almirante inglés dividió su escuadra en dos columnas con la intención de cortar el centro de la línea enemiga. La del lado sur o de estribor y de sotavento, mandada por Collingwood, a bordo del *Royal Sovereign*; y la del lado norte o de barlovento, por Nelson, en el *Victory*; separadas una milla entre sí.

La táctica de Nelson se basaba en el combate “*a toca penoles*”, la señal del código número 16 que consistía en combatir tan cerca como se pueda. Atacarían agrupándose para rodear al enemigo y de este modo vencerlos. Además el tiro de la artillería inglesa era “a hundir”, es decir, disparando contra el casco desde cerca, mientras que la artillería de la escuadra combinada tiraba “a desarbolar” para dificultar la maniobra.

Desarrollo del combate

La descripción de lo acontecido en el combate se realizará siguiendo los datos aportados por Antonio Escaño en su diario personal, que como dijimos con anterioridad, ocupaba el cargo de jefe de la Mayoría General.

El día 21 de octubre a las 7:30 los ingleses fueron avistados por la escuadra aliada. Venían en formación de dos columnas con la intención de cortar el centro y la retaguardia, por lo que el Almirante Villeneuve decidió dar la señal de virar en redondo toda la escuadra al mismo tiempo, al objeto de cubrir la retirada a Cádiz en caso necesario. Pero la escasa preparación de la marinería y la falta de

un plan y de órdenes claras dadas por el Almirante francés a sus oficiales y a los españoles supuso un desconcierto general en la escuadra hispano-francesa. De este movimiento resultó una disposición inversa de la formación, quedando la retaguardia en primera línea y la vanguardia apelotonada.

A las 12:08 rompió el fuego el centro de la línea, y a las 12:20 el navío inglés de tres puentes capitaneado por Nelson, el *Victory*, rompió la línea de la escuadra por el centro. El combate se desarrolló una vez cortada la línea en enfrentamientos particulares entre los navíos. Se puede resumir sintéticamente de la siguiente manera: A las 13:55 horas, el *Redoubtable* bajaba su pabellón. El fuego ya se extendía desde el undécimo navío de cabeza, el *Berwick*, hasta el último de la cola, el *Plutón*. A las 14: 00 horas, el *Bucentaure* daba señales a la vanguardia de Dumanoir, para que acudiera al combate. La División de Dumanoir haciendo caso omiso de las órdenes de Villeneuve, no acudió, excepto dos navíos, el español *Neptuno* y el francés *Intrepide*, bajo el mando del capitán Inernet. A las 16:00 el Achile francés explotó al incendiarse. A las 16:15 horas el *Neptuno* dio la señal de unión de la Armada. Sólo el *Plutón* y un navío español acudieron. La mayor parte de los navíos franceses y españoles rindieron su pabellón. Finalmente, a las 16:30 horas el fuego había concluido en ambos lados.

Los navíos de la escuadra combinada habían sufrido graves daños. La mayoría estaban desarbolados y de estos consiguieron los ingleses después de su rotunda victoria, apresar 18 navíos. Mientras tanto, el *Príncipe de Asturias*, único buque insignia que permanecía en la escuadra combinada, puso rumbo a Cádiz remolcado por la fragata Themis. A éste se unieron 11 navíos y 4 fragatas: los españoles *San Justo*, *San Leandro*, *Rayo*, *Montañés* y *San Francisco de Asís*; los franceses *Plutón*, *Héros*, *Neptune*, *Argonaute* e *Indomptable*, más las cuatro fragatas.

Por parte de la división de Dumanoir cuatro navíos se salvaron al huir del combate: *Formidable*, *Scipio*, *Dugay-Trouin* y el *Mont-Blanc*. Aunque días más tarde fueron capturados y conducidos a Inglaterra.

Las graves pérdidas humanas de las tres escuadras demuestran la dureza del combate: los españoles tuvieron 1.022 muertos y 1.383 heridos; los franceses 3.000 muertos y más de 1.000 heridos; mientras que los ingleses sólo tuvieron 1.600 víctimas, entre ellos 499 muertos y 1.224 heridos.

Sin embargo, la tragedia no había finalizado aún, ya que al combate le siguió una situación más extrema; el temporal predicho por los marinos españo-

les se desencadenó con bastante fuerza. A consecuencia del temporal, que duró varios días después del enfrentamiento naval, naufragaron yéndose a pique sobre la costa los navíos que habían sufrido las averías más importantes.

Los restos de la escuadra combinada bajo la insignia de Gravina a bordo del *Príncipe de Asturias*, al finalizar la batalla se dirigieron, como ya habíamos dicho, rumbo a Cádiz. Pero como el viento soplabá del sur⁷ les impidió entrar al interior de la Bahía, dando fondo en el Placer de Rota a la 1:15 hora.

Los días siguientes fueron una continua lucha por parte de los barcos para salvarse. Los ingleses, debido al fuerte temporal del suroeste, se vieron obligados a soltar a las presas españolas, que conducía a remolque en dirección a Gibraltar. Éstas se hallaban en tal malas condiciones después del duro combate al perder los mástiles y los aparejos que no podían tener otro final que estrellarse contra las costas del litoral gaditano y onubense empujados por el viento del suroeste desde el Cabo Trafalgar.

El día 22 amaneció con el cielo nublado y con un viento flojo del Sur. Los comandantes de los navíos fondeados en el placer de Rota -los oficiales de mayor grado supervivientes al combate- en los que recaía ahora el mando, se reunieron para decidir salir a socorrer a los barcos desarbolados, que sin mástiles para maniobrar con el velamen y anclas para fondear, corrían grave peligro de irse a estrellar contra las costas. Aunque no pudieron cumplir sus deseos de auxiliarlos, por aumentar el peligro de salir a mar abierto al incrementarse el temporal.

Hay que destacar que mientras que los barcos sufrían ésta situación desesperada en el mar, en el puerto de Cádiz se habían preparado gracias a la previsión del General Apodaca, Comandante General del Departamento, todos los suministros necesarios para organizar las labores de asistencia a los navíos: lanchones con cables, anclas, anclotes, falúas, botes, etc. Por ello gracias a la visión de futuro de este general español, que al igual que otros oficiales de la misma nacionalidad de la escuadra combinada era consciente del temporal que se avecinaba, se pudieron tener a mano el día 22 los pertrechos navales necesarios para socorrerlos.

El día 23 consiguieron salir los navíos españoles y franceses para represar los barcos que poseía Collingwood. Se logró recuperar el *Santa Ana* y el *Neptuno*

(7) Wheeler, Denis (1995).

remolcados por las fragatas. Pero el salvamento costó el naufragio de otros barcos empujados por el temporal sobre la costa como sucedió al *San Francisco de Asís*, al *Neptuno* y al *Rayo*. Los dos primeros naufragaron, según nos informan las fuentes documentales estudiadas, en el litoral de la población gaditana de El Puerto de Santa María. Junto con otros dos navíos, el *Aigle* y el *Indomptable*, que fueron empujados también por el temporal hacia el interior de la Bahía de Cádiz.

IV. DESCRIPCIÓN Y NAUFRAGIO DE LOS NAVÍOS HUNDIDOS EN LA COSTA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA (CÁDIZ)

A continuación efectuaremos una breve descripción del papel desempeñado en la batalla por los dos navíos de la escuadra española, *Neptuno* y *San Francisco de Asís*, así como los dos pertenecientes a la escuadra francesa, *Indomptale* e *Aigle* que según las fuentes documentales consultadas, naufragaron cerca de los bajos rocosos cercanos a la población gaditana de El Puerto de Santa María.

El *Neptuno*

Fue construido según el sistema de construcción naval de Romero Landa, en el año 1795 en el Astillero español de El Ferrol. De eslora, medía 200 pies de burgos⁸ equivalentes a 55.6 metros y de manga, 54 pies de burgos, igual a 15 metros. El porte era de 80 cañones, siendo los calibres de su artillería de 36, 24 y 8 centímetros.

Al amanecer del día 21 ocupaba en la formación el lugar que se le había señalado la noche anterior. A primera hora fue el primero en visualizar a la escuadra enemiga al SSW, lo cual comunicó a la escuadra combinada. Y a las siete de la mañana el *Bucentaure*, buque insignia de la escuadra combinada, le contestó con la señal de inteligencia.

En la formación de la escuadra fue integrado en la retaguardia bajo las ordenes del General francés Dumanoir. Este se alejó del escenario de la batalla a pesar de las señales que hizo Villeneuve para que viniera a socorrer a la escuadra combinada. Solamente dos navíos de los seis, el *Neptuno* español con sus 800 hombres mandado por el brigadier Cayetano Valdés y el *Intrepide* francés fueron

(8) El Pie de Burgos era una unidad de construcción naval empleada en la época que equivalía a 0.278 m.

a socorrer al *Santísima Trinidad* y al *Bucentauro*. Finalizando la batalla se dirigió al placer de Rota y el día 23 a consecuencia del temporal SSE tan fuerte que se levantó se estrelló contra la costa de la bahía gaditana.

Una documentación bastante interesante y que describe como se produjeron los naufragios de los buques debido al temporal, son los partes oficiales de los comandantes de los buques siniestrados. En ellos dan cuenta a sus superiores de la catástrofe vivida por las tripulaciones, ya que estos hombres no sólo se vieron obligados a sufrir los horrores del combate, sino que debieron luchar malheridos y con unos barcos desmantelados y con innumerables averías que les impedían la capacidad de maniobrar para hacer frente al fuerte temporal del suroeste que se desencadenó con fuerza y cuya duración fue de varios días.

Un ejemplo de ello, es el parte de campaña del comandante del *Neptuno*, Cayetano Valdés, dirigido con fecha 2 de noviembre de 1805 al comandante de la Escuadra española, Federico Gravina, que en aquellos momentos se hallaba gravemente herido en Cádiz. El fragmento que reproducimos seguidamente, nos refleja cómo debió ser la situación vivida por su tripulación:

“...El 22, en la tarde, remolcó al Neptuno el navío Minotauro inglés, estando el viento fresco al S., pero a poco tiempo soltó el remolque, y así anohecimos, habiéndose visto la costa de Trafalgar a bastante distancia. A las doce de la noche, sobre una fuerte cabezada se desplomó el palo mayor y cayó dentro ocasionando algunas desgracias, entre ellas la muerte del contador D. Diego de Soto, que estaba, así como los demás oficiales, en la cámara baja, cuya cubierta se partió, como igualmente la de la toldilla al sentir tan fuerte peso.= A las tres se dio fondo, y al amanecer estábamos al O. de Cádiz, distante de ocho a nueve millas, siguiendo el viento por el S. Fresquito. A las nueve salió una división del puerto, y los ingleses que había a bordo, en número de cincuenta o sesenta, picaron el cable, pero a poco rato, viéndose próximos de nuestros buques, se rindieron prisioneros, y se apoderaron los míos de las armas y de las escotillas.= A las diez y media del día 23 hicimos derrota a Cádiz con viento S.O y a favor de unas bandolas.= A las once y media pedimos remolque a la fragata francesa la Hortense, que nos lo dio un breve rato; pero luego que faltó el calabrote nos abandonó y viró de la vuelta de afuera. A las cuatro dimos fondo al NNE. de Cádiz, próximos a la costa del Puerto de Santa María, en diez brazas; el viento, que fué fresco durante el día cayó en la

noche y a pesar de tener mi navío dos anclas en el agua por sesenta brazas, faltaron a las doce de la noche y varamos poco después.= Al día siguiente y sucesivos se trabajó en formar las jangadas⁹, en las que fue remitiéndose la gente, y tengo entendido que sólo veinte hombres se han ahogado; por último con el auxilio de dos barcas pescadoras salí yo con mi Segundo, que está gravemente herido, y demás heridos de la tripulación y los Oficiales, dejando ya sólo el navío...”

Entre la documentación del Archivo Histórico municipal de El Puerto de Santa María se encuentra además, un escrito de Cayetano Valdés. Se trata de dos folios manuscritos, más un croquis de la formación de las dos escuadras previas al enfrentamiento, que al parecer, formarían parte del diario de a bordo en el que este marino relata lo sucedido con su barco desde el día 19 de octubre, hasta que después del combate es apresado por los ingleses, y como después de ser reprimado por los navíos españoles y ser salvada su tripulación, va a hundirse cerca del Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María. [fig. nº 4]

No tenemos constancia de cómo este documento pasó a formar parte de los fondos de este Archivo Municipal de esa ciudad, pero sin duda de haberse hallado entre los fondos del Archivo del Departamento de Marina de Cádiz, hubiera terminado como los demás documentos que formaban parte del Expediente de Trafalgar en el Archivo Histórico del Ministerio de Marina, recopilados y llevados a Madrid por Emilio Cróquer, que fue comisionado por el gobierno para realizar tal labor a principios de siglo y que en la actualidad son custodiados en el Archivo Central de Marina de El Viso del Marqués, ubicado en Ciudad Real.

A continuación, reproducimos por ser bastante ilustrativo, el supuesto diario¹⁰ de a bordo de Cayetano Valdés, capitán del Neptuno¹¹.

*Diario de lo acaecido a la Esquadra Combinada desde su salida de Cádiz, hasta la pérdida del Navío Neptuno su comandante el Brigadier de Marina,
Don Cayetano Valdés*

(9) Especie de lancha construida con los maderos de un barco naufrago y que se construía en ocasiones de emergencia.

(10) Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María. Legajo 2002. Folleto Impreso 1573-1862.

(11) Becerra Fabra, Ana (1996).

Día 18 de octubre de 1805. Este día amaneció clara y el viento NNE bonancible las 4 _ de la tarde tiró el General Francés un cañonazo y puso la señal de prepararse a dar a la vela.

Día 19 Amaneció en los términos referidos y puso la señal el referido Gen de dar la vela lo que fueron executados los más franqueados y durante el día pudieron salir hasta el número de nueve buques los que se mantuvieron fuera: a la salida de estos buques se notó que una de las Fragatas Inglesas que estaban a la vista tiraron varios cañonazos y le contestaban de muy lexos por lo que es de inferir fuesen señales de avisar a su Esquadra.

Día 20 Amaneció toldado, el viento al Sur y con malas apariencias sin embargo salió toda la Esquadra y durante el día fue mui fuerte el viento que obligó a toda la Esquadra tomar todos los rizos, pero al anochecer fue abonanzado y (sic) al O y No con el que viramos en buelta del SSO y SO y seguimos así durante la noche en formación de tres columnas y con el zafarrancho echo.

Día 21 amaneció claro y de buen semblante y el viento del O mui bonancible a cuya hora se avistó a barlovento a distancia como de cuatro leguas en igual formación en dos columnas la Esquadra Inglesa a las 8 de la mañana puso la señal el general francés de formar la línea de batalla mura a estribor distancia un navío de otro de un cable: a las 10 la de quedar con la amara a babor, a cuya hora se observó que la Esquadra Enemiga navegaba en popa con toda vela y en línea de frente sobre nosotros, a poco se dividió en dos columnas formando ángulo obtuso y llevando a la cabeza de ellas los Navíos de tres puentes, la una línea se dirigía a cortar por el centro nuestra línea, y la otra abatir nuestra banguardia en tal disposición que luego que llegó a abatirnos que eran las 12 _ fue comiendo por nuestro barlovento hasta que se reunió con la otra en donde se emprendió un combate tan furioso que en brebe tiempo se notó bastantes Navios desarbolados y entre ellos el Trinidad, Santa Ana y General Francés (Vicealmirante) Vc^a en virtud de lo qual precedida la señal de virar la vanguardia lo executó primero el Navío Neptuno que hacía cabeza de linea y a su imitación lo executaron también 8 o 9 navíos entre Francia y España que le seguían y se dirigieron al fuego tomando el Neptuno por barlovento y próximo al Navío Trinidad y los demás por sotavento; de que resultó que el Neptuno se vio acometido de dos navíos de tres puentes que se les situaron el uno por babor y el otro por la aleta de esta misma banda y sufrió por espacio de hora y media un fuego

vivísimo el que ocasionó el (sic) del Palo de Mesana (sic) Mayores y mal trato en el cuerpo del Navió que estos buques no dejaron seguirnos de la misma vuelta, pero a poco rato se vieron venir otros dos navíos de menos porte que situándose en la misma disposición que los anteriores y a menos distancia nos batieron furiosamente hasta que heridos el Comandante, el Segundo, algunos oficiales y mucha parte de la gente (y lo más doloroso que no teníamos por estas inmediaciones quien nos favoreciese) se determinó rendirnos a las 5 _ de la tarde a las órdenes de un primer teniente, un oficial, dos Guardias- Marinas y sesenta hombres ingleses.

Así quedó este espectáculo de avería hasta el día siguiente que fue el día 22 que aparentando mal semblante y el viento al sur fresco, se vio venir como a las 8 de la mañana el navío apresador y remolcándonos en bueltas del Oeste hasta puestas del sol faltó el calabrote por el mucho viento y mar que avia y por consiguiente quedamos al arbitrio del viento y las olas adonde nos quisieran echar: á la 1 de la noche el viento y mar era mucho y como el Palo Mayor no tenía obenque alguno para su sujeción cayó sobre la toldilla y rindió esta cubierta, la que sigue, hasta unirse con la otra, en cuyas ruinas pereció nuestro segundo contador Don Diego de Soto, un cabo de Marina y un marinero inglés.

Como la navegación que podíamos hacer no podía ser menos que aproximarnos a la Costa de España el Capitán inglés tubo la precaución de sondar a las 3 de la mañana se halló en 30 brasas Lama, se dio fondo a una (sic) y luego maniobró a largar una vela en el Palo del Trinquete y otra en un palito que arboló a popa y concluyendo a la salida del sol picó el cable, y dio la vela dirigiéndose para fuera pero por nuestra inmediación a Cádiz (que en todo rigor serían 9 millas) vimos salir del fondeadero de Rota algunos buques a la vela que al parecer manifestaban ser Franceses y Españoles, los que se dirigieron sobre nosotros y por esta causa tuvo que decidir el Capitán Inglés de su empresa y considerarse prisionero como en realidad se verificó al medio día, conduciéndonos al fondeadero de Rota una fragata francesa endonde dimos fondo 4 _ de la tarde; pero al anochecer bolvió a refrescar mucho el viento y con mui malas aparencias y se dio fondo a la Esperanza y nos aguantamos hasta la 1 _ que sobre unas fuentes fugadas rachas de viento faltaron los cables y baxamos al Oeste del Castillo de Santa Catalina del Puerto mui inmediato á las 3 de

la mañana; pero acudiendo a los remedios o recursos marineros que en estos casos tenemos se condució en fangadas ¹² lo mas de la gente a tierra en el referido día y en el 23 y el 24 quedó el Navío desamparado.

Táctica Naval Executada por la Esquadra Combinada y la Inglesa.

Como podemos comprobar, el documento explica por sí mismo la situación que debieron soportar los marinos españoles una vez finalizada la batalla. Además del apresamiento de los ingleses, debieron aguantar el fuerte temporal con un navío sin apenas capacidad de maniobra, a consecuencia de los graves destrozos que sufrió a causa del combate. Sin anclas con las que asegurar el navío, una vez perdida el ancla denominada “de la Esperanza” ¹³, el barco fue empujado por el viento que soplabla del suroeste a la costa de El Puerto de Santa María, hacia la parte del castillo de Santa Catalina.

Con respecto a la zona de naufragio hay que decir que las fuentes documentales analizadas son unánimes, coincidiendo en situarlo cerca del Castillo de Santa Catalina, en el Puerto de Santa María.

En la siguiente tabla se recogen todas las referencias encontradas en la documentación analizada.

ZONA DE HUNDIMIENTO	FUENTE INFORMATIVA
“...varado en Costa del Puerto de Santa María”	Quadrado y de Roo, Fco de Paula (1852) pp. 155
“...se ha conseguido recobrar los navíos españoles Santa Ana y Neptuno, y dar auxilios al Aguila, Algeciras y Bucentáuro Franceses, á pesar de estarse experimentando un fuerte temporal del Sur-sueste, que desamarró y hizo barar en la costa del Puerto de Santa María á los navíos Asís y Neptuno en la noche del día 23...”	Gazeta de Madrid. Años 1805-1806. N° 89, Martes 5 de noviembre, pp. 956

(12) Fangada = Jangada [Véase nota nº 10].

(13) EL ancla denominada “Esperanza” era una de las anclas que las ordenanzas militares establecían que se llevase para situaciones de emergencia, de ahí el nombre.

<p><i>“...Entró en la bahía de Cádiz enteramente desarbolado, y la violencia del temporal lo estrelló en la inmediación del Castillo de Santa Catalina, en la costa del Puerto de Santa María...”</i></p>	<p>“Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular...” (Parte de A. Escaño. Cádiz, a 8 de Noviembre de 1805). En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 280</p>
<p><i>“...en las inmediaciones del Castillo de Santa Catalina del Puerto de Santa María...”</i></p>	<p>Cebrián y Saura, José (1931) pp. 64</p>
<p><i>“...Antes de anoche vararon en esta costa (El Puerto de Santa María), legua y media de aquí, los navíos «Francisco de Asís» y «Neptuno».</i></p>	<p>Carta de Juan Creagh de Lacy, coronel del regimiento de la corona al duque del infantado” (con fecha de 25 de Octubre de 1805). En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp. 134</p>
<p><i>“...Los ingleses, remolcándolo, se vieron precisados a abandonarlo después de haberse roto el remolque: fondeó sobre el castillo de Santa Catalina (del Puerto) y hoy amaneció dado al través de resulta de la misma causa que lo libertó”</i></p>	<p>Carta de un tripulante del navío Príncipe de Asturias”. En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp. 247</p>
<p><i>“...varado en la costa de Santa Catalina y Rota, desarbolado; su comandante don Antonio Valdés, herido...”</i></p>	<p>“Relación fechada en 1 de noviembre de 1805, que recoge la información que en Cádiz se tenía de la acción de Trafalgar en aquella fecha”. En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp.230</p>
<p><i>“...pero al anochecer bolvió a refrescar mucho el viento y con mui malas apariencias y se dio fondo a la Esperanza y nos aguantamos hasta la 1 _ que sobre unas fuentes fugadas rachas de viento faltaron los cables y baxamos al Oeste del Castillo de Santa Catalina del Puerto mui inmediate á las 3 de la mañana...”</i></p>	<p>“Diario de lo acaecido a la Esquadra Combinada desde su salida de Cádiz, hasta la pérdida del Navío Neptuno su comandante el Brigadier de Marina Don Cayetano Valdés”. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María [Legajo 2002. Folleto Impreso 1573-1862]</p>
<p><i>“Día 24...Con el fuerte temporal que reinó la noche anterior se perdieron en la costa del norte, junta al Castillo de Santa Catalina, los navíos Neptuno y Asís, destinándose inmediatamente al Capitán de Navío D. Tomás de Ayalde para que con la gente y Oficiales del navío San Leandro dotase los barcos y faluchos de la Puerta de</i></p>	<p>Extracto de la Diario de la Mayoría General. En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp. 272</p>

Sevilla y con éstos quitarles la gente poner en tierra los heridos, salvando después sus cascos si fuese posibles”	
“...A las cuatro dimos fondo al NNE. de Cádiz, próximos a la costa del Puerto de Santa María, en diez brazas; el viento, que fue fresco durante el día, cayó en la noche, y a pesar de tener mi navío dos anclas en el agua por sesenta brazas, faltaron a las doce de la noche y varamos poco después...”	Navío “Neptuno”. Parte de Campaña de su comandante, D. Cayetano Valdés. En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 279
“...el francisco de Asís y el Neptuno que habían fondeado en la bahía, ya perdida las anclas, van a perecer en la costa del Puerto de Santa María...”	Castro, Adolfo de (1858) pp.565

El San Francisco de Asís

Navío de 74 cañones, de nacionalidad española, construido según el sistema de construcción naval de Francisco Gautier, en 1767 en el Astillero de Guarnizo (Santander).

Durante el combate de Trafalgar, llevaba una tripulación o equipaje de 677 hombres a cargo de su comandante Luis Antonio de Flores. Formaba parte de la Tercera Escuadra o Retaguardia. Su participación en la batalla no fue muy activa, debido a su posición en la línea de combate, por lo que no sufrió muchos daños en su casco y arboladura. Así, en el parte de campaña, su comandante notificó el impacto de nueve balas sobre el forro de cobre ¹⁴ del casco ¹⁵.

Después del combate se unió en retirada junto a los navíos que siguieron al buque insignia Príncipe de Asturias, y que al anoecer del día 21 fondearon en el Placer de Rota. El día 23 recibió órdenes de salir para auxiliar a los navíos

(14) La utilización del forro de cobre, sujeto sobre la tablazón del costado del casco con clavos de hierro, con la finalidad de alcanzar la mayor estanqueidad posible, contrarrestar la acción de la broma o “teredo navalis –molusco de aguas cálidas que orada la madera- y preservar el casco contra los roces de los bajos rocosos, es una innovación tecnológica de la marina Inglesa, introducida por la marina española en el s. XVIII.

(15) Torrejón Chaves, Juan (1994)

apresados por los enemigos y a los que pedían auxilio a causa de las malas condiciones climatológicas. Represados los Navíos Santa Ana y el Neptuno Español, el San Francisco de Asís recibió señales de fondear.

Con respecto al naufragio del San Francisco de Asís, reproducimos a continuación un fragmento del parte de campaña de su comandante Luis Antonio de Flores firmado el 27 de octubre en El Puerto de Santa María.

“=....Sin embargo del mal cariz, del mal estado de la arboladura, etc, luego que hubo viento, sin esperar al Rayo di la vela, por haber observado que los navíos Santa Ana y Neptuno español iban a la vuelta del N.O. remolcados por una fragata y un navíos enemigos. Para esta pronta y necesaria salida piqué los dos cables y estalinqué ¹⁶ la primera ancla, siempre confiado en que mis temeridades en las operaciones serían sostenidas por el honor y el ardor militar de V.E., y así atropellando por todos los riesgos, forcé de vela y a poco rato tuve la satisfacción de que los dos buques enemigos soltasen los remolques.= El navío Rayo, que dio también su vela, seguía mis aguas y me puso la señal de tomar el remolque del Santa Ana a tiempo que ya lo practicaba una fragata francesa, y sin embargo, por hallarme a sotavento viré y reviré hasta ponerme a sus aguas; se me hizo señal de tomar el fondeadero, y lo ejecuté con parecer del Práctico como a las siete de la tarde muy inmediato al Santa Ana y como al S.O del Diamante, al que no pude (hay una palabra ilegible por falta de trozo de papel). Di fondo a la esperanza, arrié cable, cargó el tiempo. Deje caer el ancla, seguí arriando de las dos y me aguantaron hasta las tres y media de la madrugada del 23, que me faltaron las dos; mandé calzar el contrafoque ¹⁷ para virar y encallar dentro de los bajos; no pudiendo acabar de virar, mandé picar los chicotes de los cables faltos, y ya entonces tocó el navío; inmediatamente hice picas los tres palos y logré echarlos a un tiempo por estribor.= Con un barril delgado envié un cabo delgado a la playa y lo cogió un carabinero y después otros soldados alaron por el, y principié a sacar a la gente, y con el ínterin hicimos una jangada. Seguí pues en esta maniobra todo el día, y a las diez de la noche del 24 salí con varios de mis Oficiales y sin más desgracias que la de haberme lastimado una pierna. En la madrugada

(16) Entalingar: amarrar el cabo o cable al arganeo del ancla.

(17) Contrafoque: vela triangular.

del 25 todos estábamos en tierra, y creo que el número de ahogados no pasó de treinta, entre ellos el segundo Piloto o de cargo. Casi todos han salido lastimados, y hago presente a V. E. que debemos las vidas a las tropas del Regimiento de Zaragoza, que constantemente se mantuvieron alando las jangadas y embarcaciones= Los auxilios que he recibido han sido dos ollas enviadas por el Coronel de Zaragoza y cien ogazas de pan por D. Pedro Cabrera, a quien supliqué me socorriese con dinero y víveres para la Oficialidad y gente... La gente de mar se ha socorrido con tres raciones, para ir al Depósito del Arsenal. La tropa de Marina y Brigadas, igualmente para sus cuarteles del Departamento; pero la oficialidad del buque aun están varios en la playa desnudos, y otros aquí poco menos, y otros enfermos. Los efectos que se podrán lograr son muy pocos; algunos cañonazos están con trozos de costado en la playa, y sólo subsiste una parte de la proa del navío.= En atención a que se ha dispuesto en el Departamento que todos nos retiremos, necesito que V. E. me dé su orden al efecto, previniéndome a quién dejo el encargo de salvar los efectos del Rey.= Suplico a V. E. nos atienda con algún dinero, pues todos estamos sin salud ni ropa. = Es cuanto puedo informar.= Dios guarde a V. E. muchos años.= Puerto de Santa María, a 27 de octubre de 1805.= Excmo. Sr. Luis Antonio Flores (rubricado).= Excmo. Sr. Federico Gravina.

De este relato podemos extraer la siguiente conclusión: el San Francisco de Asís perdió durante el temporal las dos anclas que tenía, entre ellas la llamada “esperanza”¹⁸, produciéndose el naufragio probablemente al tocar los bajos de El Diamante, situados en la Bahía de Cádiz, cerca de El Puerto de Santa María. Por último, hay que hacer notar que el lugar no debió ser muy lejano a la costa, porque fueron ayudados por las tropas del Regimiento de Zaragoza, que “se mantuvieron alando las guías de las jangadas y embarcaciones”.

En la siguiente tabla se recogen todas las referencias encontradas en la documentación analizada con respecto al lugar de hundimiento del San Francisco de Asís:

(18) [véase nota nº 13].

ZONA DE HUNDIMIENTO	FUENTE INFORMATIVA
“varados en la costa del Puerto de Santa María...”	Cuadrado y de Roo, Fco de Paula (1852) pp. 155
“près du fort Santa Catarina...”	
“...se ha conseguido recobrar los navíos españoles Santa Ana y Neptuno, y dar auxilios al Aguila, Algeciras y Bucentáuro Franceses, á pesar de estarse experimentando un fuerte temporal del Sur-sueste, que desamarró y hizo barar en la costa del Puerto de Santa María á los navíos Asís y Neptuno en la noche del día 23...”	Gazeta de Madrid. Años 1805-1806. N° 89, Martes 5 de noviembre, pp. 956
“...al s.o del Diamante, al que no pude(palabra ilegible por faltar trozo de papel). Di fondo a la esperanza, arrié cable, cargó el tiempo. Dejé caer la ancla, seguí arriando de las dos y me aguantaron hasta las tres y media de la madrugada del 23, que me faltaron las dos; mandé calzar el contrafoc para virar y encallar dentro de los bajos; no pudiendo acabar de virar, mandé picar los chicotes de los cables faltos, y ya entonces tocó el navío....Con un barril delgado envié un cabo delgado a la playa....y principié a sacar la gente...”	Navío “San Francisco de Asís”.Parte de Campaña dado por el comandante, D. Luis Antonio de Flores.(Puerto de Santa María, a 27 de octubre de 1805) En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 344
“...Fondeó el 21, en la noche, en el Placer de Rota, y en virtud de orden dio la vela para sostener a los que venían al puerto; fondeó en la misma noche, pero por lo recio del tiempo, habiéndole faltado los cables, se perdió en la costa de Santa Catalina del Puerto de Santa María...”	“Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular...” (Parte de A. Escaño. Cádiz, a 8 de Noviembre de 1805. En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 281
“...en las inmediaciones del Castillo de Santa Catalina del Puerto de Santa María..”	Serván y Saura, José (1931) pp. 64
“...Antes de anoche vararon en esta costa (El Puerto de Santa María), legua y media de aquí, los navíos «Francisco de Asís» y «Neptuno».	“Carta de Juan Creagh de Lacy, coronel del regimiento de la corona al duque del infantado” (con fecha de 25 de Octubre de 1805). En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp.134.

“...encalló cerca del fuerte de Santa Catalina...”	“El Bucentauro: y otras víctimas de la tormenta” por Antonio Perea (Marqués de Arellano). En: Diario de Cádiz. [1949]
“...cerca del el Fuerte de Santa Catalina...”	James, William (1837) pp.456
“...el francisco de Asís y el Neptuno que habían fondeado en la bahía, ya perdida las anclas, van a perecer en la costa del Puerto de Santa María...”	Castro, Adolfo de 1858) pp.565
“...varado en la costa de Santa Catalina y Rota; su comandante don Luis Flores, sin novedad...”	“Relación fechada en 1 de noviembre de 1805, que recoge la información que en Cádiz se tenía de la acción de Trafalgar en aquella fecha”. En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp. 230
“Día 24... Con el fuerte temporal que reinó la noche anterior se perdieron en la costa del norte, junta al Castillo de Santa Catalina, los navíos Neptuno y Asís, destinándose inmediatamente al Capitán de Navío D. Tomás de Ayalde para que con la gente y Oficiales del navío San Leandro dotase los barcos y faluchos de la Puerta de Sevilla y con éstos quitarles la gente poner en tierra los heridos, salvando después sus cascos si fuese posible”	Extracto de la Diario de la Mayoría General. En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 272

De manera que todas las referencias extraídas de las fuentes documentales, hacen referencia a la zona cercana al Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María, como área donde podemos localizar el naufragio del San Francisco de Asís.

El Indomptable

El Indomptable era un navío de porte de 80 cañones, de nacionalidad francesa. Se alineaba en la división de vanguardia de la escuadra combinada bajo el mando del Capitán Mr. Hubert. Sobrevivió al combate pero se hundió a causa del temporal que le siguió, teniendo 465 bajas entre sus hombres.

Fue uno de los barcos que salió el día 23 de octubre para represar algunos buques españoles que eran marinados por los ingleses, entre ellos el *Santa Ana* y el *Neptuno*, que fueron recuperados. Del día 23 al 24 como cuenta el General Escaño en su Diario, el *Indomptable* se hallaba perdido sobre el Diamante.

El listado siguiente recoge todas las referencias encontradas en la documentación analizada, con respecto al lugar de naufragio del navío francés *Indomptable*.

ZONA DE HUNDIMIENTO	FUENTE INFORMATIVA
"... près de la pointe du Diamant" ¹⁹ .	Guerin, León (1851) pp. 439
"...perdido sobre el Diamante..."	LON ROMEO, Eduardo (1950) pp. 155
"...No se saben los detalles de este navío en la acción; fondeó, el 21, entre bajos, y se hizo pedazos en el Diamante, en bahía."	"Línea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular..." (Parte de A. Escaño. Cádiz, a 8 de Noviembre de 1805). En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 282
"Entró en la noche del 21 con muchas averías, incluso la del timón, y así se aguantaba en Canal hasta que en la noche del 25, faltar de amarras y de gobierno, aunque se puso a la vela se abrió en el Diamante y Galera, y en el modo en que entró en la playa sólo se han salvado doscientos cincuenta y cuatro hombres"	"Noticia del Estado en que se hallan los buques de la escuadra combinada del mando del vicealmirante Villeneuve y del teniente general D. Federico Gravina de resulta del combate último y del temporal que siguió"." (Parte de A. Escaño. Cádiz, a 29 de octubre de 1805. En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 349
"...Después de haber salvado con la tropa de mi Regimiento la tripulación de los navíos «Neptuno» y «Asís», al día siguiente entre ambos se estrelló el francés «Indomptable», del cual perecieron más de novecientos hombres..."	"Carta de Juan Creagh de Lacy, coronel del regimiento de la corona al duque del infantado" (con fecha de 25 de Octubre de 1805). En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp. 135
"...naufragó en Rota..."	"El Bucentauro: y otras víctimas de la tormenta"/Antonio Perea (Marqués de Arellano). En Diario de Cádiz. [1949]
"...cerca de Rota..."	James, William (1837) pp. 456

(19) Cerca de la Punta del Diamante.

<p><i>“...Al amanecer de este día se echó de menos el Indomptable que se perdió en la costa del norte...”</i></p>	<p>Extracto de la Diario de la Mayoría General. En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 273</p>
<p><i>“...quedó varado y hecho pedazos en la costa...”</i></p>	<p>“Relación fechada en 1 de noviembre de 1805, que recoge la información que en Cádiz se tenía de la acción de Trafalgar en aquella fecha”. En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp.230</p>

Analizando las referencias anteriores con respecto al naufragio de este barco francés hay que decir que probablemente el buque se abrió al tocar los bajos rocosos de El Diamante y Galera. La mayoría de las reseñas anteriores así lo confirman. Sin embargo, si seguimos el relato de Antonio Escaño fechado en Cádiz el 29 de octubre, denominado *“Noticia del Estado en que se hallan los buques de la escuadra combinada del mando del vicealmirante Villeneuve y del teniente general D. Federico Gravina de resulta del combate último y del temporal que siguió...”*, podemos decir que este navío también se iría a la costa del litoral portuense, como así lo especifica la siguiente frase:

“...se aguantaba en Canal hasta que en la noche del 25, falto de amarras y de gobierno, aunque se puso a la vela se abrió en el Diamante y Galera, y en el modo en que entró en la playa sólo se han salvado doscientos cincuenta y cuatro hombres...”

Los Bajos del Diamante y Galera están situados en la Bahía de Cádiz. Vicente Tofiño²⁰ los describe de la siguiente manera en su famoso derrotero, escrito en el año 1789:

· El Diamante – *“Al NNE 5° N, distancia 1800 varas de las Puercas está El Diamante, que es un placer de piedras tendido del ONO. Al ESE en distancia de 700 varas, y es su menor fondo 13 pies, que crece hasta 22 y 24 la distancia de 200 varas...”*.

· La Galera – *“Al NE 5° N del Diamante distancia 850 varas de centro a centro, y de veril a veril 650 varas, está el Baxo la Galera, que es un placer de piedra, tendido del NO. al SE. Distancia 600 varas, con fondo de 11, 15, 23, 27 y 35 pies...”*

(20) Tofiño, Vicente (1789).

Supuesta ya la situación de los Baxos deben tenerse las precauciones siguientes para resguardarse de ellos, cuando se ejecuta la entrada en bordos por entre El Diamante y Puercas que es el paso más general”.

El Aigle

El Aigle era un navío francés de 74 cañones. En Trafalgar es mandado por el Capitán Courrége. Pertenecía a la división de observación, dentro de la escuadra combinada. Soportó varios abordajes durante el combate por parte de varios navíos ingleses: el *Bellerophon*, el *Belle-Isle*, el *Revenge*, y el *Defiance*.

Después de rendirse, se hundió por efectos del temporal tan fuerte que siguió a la batalla, teniendo un nº total de bajas de 169 hombres.

En la siguiente tabla, se agrupan todas las referencias con respecto al lugar de hundimiento del *Aigle*, encontradas en la documentación que ha sido objeto de nuestra investigación.

ZONA DE HUNDIMIENTO	FUENTE INFORMATIVA
<i>“L’Aigle alle s’échouer devant Puerto Real”</i>	Guerin, León (1851) pp 439
<i>“...combatió con el mayor valor; fue abordado, y peleó media hora hasta que rechazó al enemigo y continuó su combate; vino al puerto y se halla perdido en la playa del Puerto de Santa María” ...</i>	“Linea de batalla en orden inverso de la Armada combinada española y francesa, y de los sucesos acaecidos a cada buque en particular, e indicado según las noticias que se han podido adquirir de comandantes y oficiales” (Parte de A. Escaño. Cádiz, a 8 de Noviembre de 1805). En: Lon Romeo, Eduardo (1950) pp. 283
<i>“Varado cerca de la Barra del Puerto de Santa María...”</i>	“Carta de Juan Creagh de Lacy, coronel del regimiento de la corona al duque del infantado” (con fecha de 25 de Octubre de 1805). En: Conte y Lacave, Augusto (1951) pp.135.
<i>“en bandolas vino a embarrancar dentro del puerto...”</i>	Fernández de Castro, C. (1956) pp. 410

“frente a la costa del Puerto de Santa María...”	“El Bucentauro: y otras víctimas de la tormenta” por Antonio Perea (Marqués de Arellano). En: Diario de Cádiz. [1949]
“abandonado en la Barra de El Puerto de Santa María...”	James, William (1837) pp. 457

No se puede localizar con precisión el lugar del naufragio de este buque, ya que si bien unas fuentes nos indican el litoral de El Puerto de Santa María, otras, nos lo sitúan en Puerto Real. Aun que debió producirse probablemente en una zona intermedia entre ambas ciudades.

V. DOCUMENTACIÓN REFERENTE A LAS LABORES DE RESCATE DE LOS NAVÍOS NAUFRAGADOS EN LA COSTA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

Los días posteriores al combate, la tempestad arrojó numerosos cadáveres a las playas de la costa gaditana. Además de la muchas narraciones que cuentan las labores de rescate que se organizaron, existe otro documento que lo corrobora, en el Libro de Cuentas de la Junta de Sanidad de Cádiz del año 1805²², hemos encontrado los siguientes datos sobre los gastos que supusieron la labor de recogida de los cadáveres náufragos:

“Nota de los gastos causados para el recogimiento y dar sepultura a los cadáveres náufragos que ha arrojado el mar en la Playa”.

Rs Vn²³ _____

Por seis operarios con sus hazadas al respecto de treinta reales vellon cada uno 180

Por el gasto de los comisionados de la noche de ayer y de hoy 62

Por la calesa y carro resulta el recibo que acompaña 162

362

Cádiz veinte y cuatro de Octubre de mil ochocientos cinco”

(22) Archivo Histórico Municipal de Cádiz, legajo 3016: Libro de Cuentas de la Junta de Sanidad de Cádiz, 1805, folio 100 v.

(23) Real de vellón: moneda de plata.

Poseemos asimismo, los datos del Libro de la Junta Municipal de Cádiz ²⁴ en cuya Acta de Conferencias celebrada el día 24 de octubre de 1805 se dice lo siguiente al transmitir un oficio del Marqués de la Solana, gobernador de la Plaza de Cádiz y Capitán general de Andalucía

" expresa que siendo consiguiente a los naufragios que se han experimentado en los días anteriores que la mar arroje de las Playas cadáveres y muchos efectos de los mismos Buques siendo indispensable ocurrir a sepelición de aquellos y a la custodia y resguardo destes, repazese a S.E. ser el medio más oportuno el que se formen cuadrillas de gente honrada y de confianza que con algún auxilio de tropa se encargue de ambos objetos con el cuidado, humanidad, y desinterés correspondientes... "

Además de las labores de rescate de los supervivientes se establecieron una serie de disposiciones, entre ellas, recorrer la costa para recoger los restos de los navíos que se pudieran reutilizar (cabos, lonas, jarcias, cañones, etc.). Más adelante informa que los pertrechos recuperados debían ser guardados en un depósito y se decidió que fuera el Ventorrillo del Chato ²⁵ situado a mitad de camino de Cádiz y San Fernando:

"... conduzcan al sitio del Depósito los efectos que encuentren y sean capaz de removerse, siendo la situación del Bentorrillo del Chato, la que parece más oportuna para poner en los efectos... "

Unas 2405 bajas costó a España la batalla de Trafalgar y efectivamente así sucedió, la mar no paraba de arrojar cadáveres a las playas. Como relata el Capitán Sevilla, hermano de uno de los supervivientes del *Santísima Trinidad*.

"el espectáculo era en verdad desgarrador. No sólo estaban las playas cubiertas de cadáveres que las diligencias de las autoridades no bastaba a retirar, pues siempre salían más y más mezclados con jarcias y fragmentos de buques, sino que eran numerosos los fallecimientos de heridos de las tres naciones que allí, sin distinción se habían recogido".

(24) Archivo Histórico Provincial de Cádiz, legajo 2933: Libro de Actas de la Junta Municipal de Cádiz. Acta de Conferencias celebradas el día 24 de octubre de 1805.

(25) En la actualidad, aun se conserva este histórico "bentorrillo" fundado en 1870, aunque transformado en restaurante. Su emplazamiento sigue siendo el mismo, en la autovía de Cádiz a San Fernando, a mitad de camino entre Torregorda y Cádiz.

En un documento firmado por Escaño con fecha 5 de noviembre de 1805 *“Noticia en guarismo de los muertos y heridos que han tenido cada buque en la acción del 21 de octubre, según las que se han podido adquirir”* se dan algunos datos de los muertos y heridos en cada navío, de los que sólo reproducimos a continuación los datos del número de bajas de los navíos españoles objeto de nuestro estudio:

BUQUES	MUERTOS	HERIDOS	TOTAL
<i>Neptuno</i>	42	47	89
<i>San Francisco de Asís</i>	5	12	17

El total de las bajas españolas fueron más de 2000 -heridos y fallecidos- entre ellos, lo más destacado del cuerpo de oficiales de marina: Churruca, Alcalá Galiano, Gravina, etc.

La ciudad de El Puerto de Santa María, al igual que otras poblaciones de la Bahía de Cádiz, desempeñó un papel importante en las labores de auxilio de los barcos naufragados en su litoral. De ello queda constancia en algunos documentos que describen como debieron ser esos días posteriores al combate y durante los cuales los gaditanos tuvieron que ver como parte de su escuadra volvía destrozada, sin arboladura y sin capacidad de maniobrar para buscar un refugio y hacer frente al fuerte temporal. [fig. nº 5]

En los días siguientes a la batalla aparecieron gran cantidad de restos de los navíos destrozados, así como multitud de cadáveres en la costa de Cádiz. Muchos fueron los naufragos que fueron auxiliados por la población de la Bahía de Cádiz. En los Archivos hemos encontrado referencias a la batalla en la Actas Capitulares con fecha de 1805, de los respectivos Ayuntamientos de las ciudades de Cádiz, El Puerto de Santa María y San Fernando. De éstas las que nos aportan más datos sobre las labores de rescate que se organizaron para socorrer los naufragos de los navíos es el Acta Capitular del Cabildo portuense del año 1805. Sin embargo, existe un silencio en todas ellas en cuanto a la indicación concreta en nuestro litoral del lugar de hundimiento de los navíos.

Los buques naufragados en el litoral portuense fueron auxiliados por la población de El Puerto de Santa María. Así lo refleja el Acta Capitular del Cabildo de El Puerto de Santa María del día 16 de noviembre de 1805²⁶ y de la cual reproducimos a continuación una parte:

(26) Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María. Tomo 118. Legajo 64. Folio 490.

“...El día 20 de octubre próximo pasado se hallaron fuera de Bahía todos los Buques de la Escuadra Combinada. El júbilo resonaba entre nosotros, y en todas partes se oían vivas aclamaciones en favor de los dos grandes Soberanos en cuyo nombre tremolaban sus Banderas los dignos Jefes de ambas Naciones: Las resultas de un honroso combate y los estragos de un temporal continuado presentaron a la vista varios buques desarbolados y rotos que no pudiendo tomar el Puerto por su estado y por el tiempo dieron sobre nuestra costa.

En estas circunstancias vimos precipitarse el Pueblo al socorro de sus compatriotas, de sus aliados y aun de sus enemigos: todos llevados de una gloriosa competencia querían aventurarse en el trabajo. La matrícula llamava a hacerse a el Mar para auxiliar con sus embarcaciones pero imposibilitava su ardor el mal estado de la Barra: A vista de ese inconveniente marchavan en tropa a la costa y exponiendo sus vidas a la emulación de su jefe, nada les quedó que hacer para salvar las tripulaciones...

....Yo veía cubrir a los vecinos con sus propias ropas, asear con sus mismas manos, recoger en sus casas y habitaciones los Náufragos desvalidas que se presentaron desnudos y sin abrigo: conducirlos en sus mismos hombros a el lugar de su destino: Abandonar todas sus atenciones y aun los recursos de sus vidas para emplearse en la formación de los Hospitales: Postular por las casas de camas para los enfermos: dedicarse a asistirlos en los hospitales hasta en los servicios más humildes: formarse en patrullas llenas de relixion y caridad para el enterramiento de cadáveres. Empeñar de sus convecinos los fondos necesarios para el auxilio de los Enfermos y vestir la marinería española y aun a las Sras del Pueblo atareadas en sus casas cosiendo las ropas para cubrir la desnudez de los Náufragos...”

Además de esta información, existen dos cartas escritas por el Coronel de Regimiento de la Corona Juan Creagh de Lacy, al Duque del Infantado, al objeto de narrarle los acontecimientos sucedidos:

En la carta fechada en el Puerto de Santa María el día 25 de Octubre de 1805, relata el salvamento de los Navíos *San Francisco de Asís* y *Neptuno*, que vararon a legua y media ²⁷ de esa ciudad, y a los cuales, en muchas horas, no

(27) Una legua marina es una medida que equivale a 5.555 metros y 55 centímetros.

podieron darles auxilio debido a la tempestad. En la otra, escrita también en El Puerto de Santa María y fechada el día 29 de Octubre de 1805, informa del naufragio del *Indomptable*, de la muerte de su tripulación y de parte de la del *Bucentaure*:

“Después de haber salvado con la tropa de mi regimiento la tripulación de los navíos «Neptuno» y «Asís», al día siguiente entre ambos se estrelló el francés «Indomptable», del cual perecieron más de novecientos hombres, y sólo se salvaron unos trescientos, pues tenía a bordo una gran parte de la tripulación del Navío «Bucentauro» que se fue a pique en frente de La Caleta de Cádiz. El navío «Aguila» está varado cerca de la Barra del Puerto de Santa María, de forma que los hospitales están llenos de heridos y estropeados náufragos, bastante bien asistidos. Salen a las playas infinidad de cadáveres: ayer se enterraron más de doscientos”.

Muchos de estos cadáveres fueron recogidos por la Hermandad de la Santa Caridad de la ciudad de El Puerto de Santa María. En la *Guía Histórica del Puerto de Santa María* del año de 1903, Cárdenas Burgueto ²⁸, recoge una reseña histórica sobre el avistamiento por parte de unos pescadores de un barco varado con los costados destrozados, como consecuencia del Combate de Trafalgar. Se dice que era la goleta Don Pelayo, sin embargo, al nombrar a Cayetano Valdés que peleó en su cubierta, debe tratarse del navío español *Neptuno*, cuyo comandante durante la Batalla de Trafalgar fue este marino.

Asimismo, se dice que *“En las mañanas siguientes y en otro paraje de nuestra costa, aparecieron el Francisco de Asís y el Tigre, inglés este último”*. El barco de nacionalidad inglesa al que se refiere debía llamarse de otro modo, porque no consta con ese nombre ningún navío en la Escuadra Inglesa.

Por otro lado, en una carta de Antonio Escaño, jefe de la Mayoría General, fechada el 29 de octubre de 1805, dirigida al Baylío Francisco Gil y Lemus ²⁹, escribe refiriéndose a los naufragios del *Neptuno* y *San Francisco de Asís* las siguientes líneas:

“...Asimismo debo participar a V.E. que correspondiendo a mi confianza, el Capitán de Navío, Ayudante General, D. Tomás de

(28) Cárdenas Burgueto, Juan(1903).

(29) Perteneciente al Ministerio de Marina.

Ayalde, en la comisión de auxiliar buques en riesgo y salvar la gente de los ya encallados en las playas, tomó las más acertadas medidas para extraer los heridos y sanos del navío Neptuno, en la playa de la costa del Castillo de Santa Catalina del Puerto, y logrado con todo el fruto imaginable en medio de dificultades casi invencibles, pasó al Asís, que estaba a una milla más al O., en donde halló que su Comandante, D. Luis de Flores, y Oficialidad habían ya logrado el mismo éxito, resultando sólo la pérdida, entre ambos Jefes, de veintidós hombres, que lisonjeados por su ciencia en nadar, se arrojaron antes de tiempo y fueron víctimas de las olas...”

Un autor, ya mencionado, y a través del cual hemos localizado alguna documentación interesante reproducida en su libro³⁰ acerca del combate, es Augusto Conte y Lacave. En su libro se encuentran algunos documentos que poseía en su colección privada, o que formaban parte de otras colecciones particulares de ciudadanos de Cádiz, entre ellos, reproduce las dos cartas dirigidas por Juan Creagh de Lacy, coronel del regimiento de la corona, al duque del infantado,

Gran parte de la bibliografía utilizada por Conte y Lacave permanece entre los fondos de la Biblioteca de Temas Gaditanos. Entre ellas queremos mencionar el dato que este erudito gaditano reseña en su obra y que lo recoge Miguel Mancheño y Olivares³¹, en la biografía de Pedro Cabrera y Yuste sobre el rescate de gran parte de la artillería del *Neptuno*, *San Francisco de Asís* e *Indomptable*. Analizando la información, podemos deducir que los naufragios debieron producirse muy cerca de la costa de El Puerto de Santa María, ya que fueron posibles realizar las labores de extracción de parte de su artillería y otros elementos, para ser reutilizados:

“Con harto dolor dejó de concurrir Cabrera aquel combate. Ayudante a las órdenes del General del Departamento, fue destinado en previsión de posibles contingencias a mandar en la costa del Puerto de Santa María, y en efecto cuando perdida la batalla, desarbolados, acribillados de balazos y sin gobierno los pocos navíos que sobrevivieron al desastre fueron arrojados por la tempestad sobre aquellas costas, multiplicándose el bravo Capitán de Fragata, casi sin gente ni recursos organizó el salvamento... por el que no recibió premio ni remuneración alguna, ni tampoco por

(30) Conte y Lacave, Augusto (1955).

(31) Mancheño y Olivares, Miguel (1892).

haber salvado toda la artillería del «Neptuno» y gran parte de la de los otros dos navíos (San Francisco de Asís e Indomptable), con inmensa cantidad de jarcias, cables, velamen y aparejos, en cuyas operaciones estuvo ocupado veinte y dos meses...”

Las labores de rescate de los pertrechos navales de esos tres navíos naufragados, y de los cuales dos de ellos el *Neptuno* y el *San Francisco de Asís* se hallaban muy cerca de la costa, debieron ser bastante intensas, ya que como nos informa Mancheño y Olivares, le llevaron a Pedro Cabrera el tiempo de casi dos años para concluir las, con lo cual pocos restos de artillería naval se podrían hallar in situ, según esta información.

Otra documentación consultada es la publicación oficial del gobierno de la época, la “*Gazeta de Madrid*”, que aporta una valiosa información sobre los preliminares de la batalla, así como los movimientos de las dos escuadras enemigas meses antes del combate. En el número 89, con fecha del 5 de noviembre años 1805-1806, se reproduce el parte escrito el 22 de octubre por el general Escaño a Manuel Godoy, primer ministro del rey español. En éste, además de dar noticias sobre el “represamiento” de los navíos *Santa Ana* y *Neptuno*, se relata como un temporal del sur-sureste desamarró los navíos *San Francisco de Asís* y *Neptuno*, que vararon en la noche del día 23 en la costa de El Puerto de Santa María:

“...Por este medio se ha conseguido recobrar los navíos Españoles Santa Ana y Neptuno, y dar auxilios al Aguila, Algeciras y Bucentáuro Franceses, á pesar de estarse experimentando un fuerte temporal del Sursueste, que desamarró y hizo barar en la costa del Puerto de Santa María á los navíos Asís y Neptuno en la noche del día 23. El Brigadier D. Cayetano Valdés, Comandante del Neptuno, se halla gravemente herido de resultas de tres balazos que recibió en la acción, é igualmente lo está el Teniente de su destino el Santa Ana...”

Pero sin lugar a duda, como expresamos en párrafos anteriores, la información más fiable acerca de las zonas de hundimiento de los buques la podemos encontrar en la documentación oficial generada a causa del combate. Además de los partes oficiales, escritos bien por los capitanes supervivientes o bien por los oficiales sucesores en el mando en caso de su muerte, existen unos partes sobre las actuaciones emprendidas para las labores de socorro que se efectuaron tanto para el salvamento de los náufragos en un primer momento, como de los pertrechos navales que aun pudieran reutilizarse en una segunda fase, que en algunos

casos, como sucedió con el navío Neptuno hundido cerca del Fuerte de Santa Catalina de El Puerto de Santa María, duró varios meses la recuperación de gran parte de su artillería.

La transcripción de estos partes fueron recopiladas por Eduardo Lon Romeo en su libro *Trafalgar (Papeles de Campaña de 1805)*. En ellos hemos encontrado información acerca de lo sucedido en particular a cada navío de nacionalidad española, en los partes escritos por los oficiales al mando para relatar los acontecimientos del combate, reproducidos con anterioridad en el apartado dedicado a cada buque náufrago objeto del presente artículo.

Como conclusión se puede decir que la Batalla de Trafalgar fue un gran impacto para la marina española, al perderse tanto un gran número de barcos, como parte de sus tripulaciones. España perdió parte de la escuadra que mantenía conectada la metrópolis con sus colonias americanas. Esta circunstancia unida a que el gobierno español no contaba con presupuesto suficiente para mantener en buen estado sus navíos, supuso que a partir del año 1805 los barcos de la marina española sufrieran un decaimiento progresivo. De este modo, muchos de ellos fueron paulatinamente pudriéndose en los arsenales españoles por falta de mantenimiento, mientras que otros fueron vendidos a las marinas de otros países europeos, como Rusia ³².

Con respecto a los barcos naufragados, tenemos constancia de cómo se organizaron cuadrillas para rescatar mucho de los efectos navales que pudieran ser rescatados, al fin de ser reutilizados, ya que la marina española se encontraba en condiciones muy precarias para armar sus buques.

En el aspecto humano, el combate supuso una gran pérdida de vidas. Todo los habitantes de la Bahía de Cádiz y Huelva debieron presenciar la desagradable situación de la constante aparición de cadáveres arrojados a las playas del litoral gaditano y onubense. Pero la humanidad de sus habitantes quedó patente, ya que son muchos documentos aportan información de como los náufragos españoles y franceses, e incluso los ingleses fueron auxiliados. Dándose incluso la situación de intercambiar heridos entre vencedores y vencidos. Hay que decir, que seguramente aun se conservan en los archivos de algunas familias de la bahía gaditana, documentos privados que han ido pasando como legado de una generación a otra y que aun no han visto la luz y que sin lugar a duda, pueden aportar algún tipo

(30) Marliani, Manuel (1850).

de información para esclarecer la situación que vivieron algunos de los barcos naufragados, a través de la visión de algunos de sus tripulantes después de la Batalla de Trafalgar.

Para finalizar, queremos remarcar la situación de mutismo general que hubo tanto en la prensa española como en la francesa, al objeto de silenciar el desastre. Posteriormente, a lo largo de casi estos dos siglos transcurridos desde el fatal desenlace, se ha escrito mucho sobre las causas que abocaron al combate, así como el desarrollo de la batalla. No obstante, escasos trabajos se han dedicado a esclarecer como se produjeron los naufragios de los navíos españoles y franceses que participaron, así como a intentar esclarecer la zona de hundimiento de los buques naufragados a través de las fuentes documentales. Y éste ha sido precisamente nuestro objetivo, aunque en esta ocasión nos hallamos referido a los buques naufragados probablemente en el litoral de la población gaditana de El Puerto de Santa María. Aunque somos conscientes de que las zonas propuestas pueden ser sólo áreas aproximativas para localizar dichos navíos.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALÁ-GALIANO, Pelayo (1909): *El Combate de Trafalgar*, Madrid, Imprenta del Depósito Geográfico.
- BECERRA FABRA, Ana (1996): “Diario Inédito de Trafalgar” (I y II), en *Diario de Cádiz* 12 de mayo.
- CÁRDENAS BURGUETO, Juan (1903): *Reseña Histórica y Descriptiva de la M. N. y M. L. Ciudad y Gran Puerto de Santa María*, El Puerto de Santa María.
- _____ (1913): *Noticia Genealógica y Biográfica del Capitán General de la Armada Don Francisco Javier de Uriarte y Borja*, El Puerto de Santa María, Tip. Lit. de L. Pérez.
- CASTRO, Adolfo de (1858): *Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*, Cádiz: Imprenta Revista Médica, 2 v.
- CERVÍAN Y SAURA, José (1931): *Glorias de la Marina Española*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- CONTE Y LACAVE, Augusto (1955): *En los Días de Trafalgar*, Cádiz, Diputación.
- DESDEVISERT (1898): *La Marine Spagnole pendant la campagne du Trafalgar. (Extrait de la Revue des Pyrénées, Tome X, 1898)*, Toulouse, Imprimerie et Librairie Édouart Privat.

- FERNÁNDEZ DE CASTRO, C. (1956): *El Almirante sin tacha y sin miedo: vida del Capitán general de la Armada Española Don Federico Gravina y Napoli*, Cádiz, Escalicer.
- FERRER DE COUTO, José (1962): *Historia del Combate Naval de Trafalgar: precedida de la del Renacimiento de la Marina Española durante el siglo XVIII*. Ed. Facsímil, Madrid, Imprenta de D. Wenceslao Ayguals de Izco. Valencia, Librería París-Valencia, Servicio de Reproducción de Libros.
- GAZETA de Madrid, años 1805-1806.
- GIBRALTAR *Chronicle Extraordinary*. Thursday, october 24, 1805.
- GUERIN, León (1851): *Histoire Maritime de France: contenant L'Histoire des provinces et villes maritimes des combats de mer*, Paris, Dufour et Mulat, Éditeurs, t. VI.
- JAMES, William (1837): *The Naval History of Great Britain from the declaration of war by France in 1793, to the ascension of Georges IV*, London: (s.e.).
- LASSO DE LA VEGA, Jorge (1856): *La Marina Real de España: a fines del S. XVIII y principios del XIX*. Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 2 V.
- LON ROMEO, Eduardo (1942): *Don Enrique Mac-Donell y su examen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805*, Zaragoza.
- _____ (1950): *Trafalgar*. (Papeles de la Campaña de 1805), Zaragoza, Diputación, Institución Fernando El Católico.
- LONDON *Gazette Extraordinary*, Wenesday, Nov. 6. 1805.
- MANCHEÑO Y OLIVARES, Miguel (1892): *Galería de Arcobricenses ilustres: precedida de una carta misiva del Doctor Thebussem*, Arcos de la Frontera, Imprenta de El Arcobricense.
- MARLIANI, Manuel (1850): *El Combate de Trafalgar: Vindicación de la Armada española contra las aseeraciones injuriosas vertidas por M. Thiers en su Historia del Consulado y del Imperio*. Madrid, Impreso de Orden Superior.
- MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes (2000): "Trafalgar: investigación de las fuentes documentales", en *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 32, pp.163-174.
- NAVAL *Chronicle*. Vol. XIX. 1805
- ORACIÓN fúnebre que en las solemnes exequias del Excmo S.R. D. Federico Gravina, caballero de la Real y distinguida orden española de Carlos III, gentil hombre de cámara de S.M. con exercicio, Capitán General de la Real Armada & C. Celebradas por su albaceas en la Iglesia de RR.PP. Carmelitas Descalzos de la Ciudad de Cádiz a XXIX de Marzo de MDCCCVI, Dixo el Doctor José Ruiz y Román, cura propio del Sagrario en la Santa Catedral de

ella, Examinador Sinodal de su Obispado, Teólogo Consultor y Examinador de la Nunciatura Apostólica en estos Reynos, Cádiz, reimpresa en dicha ciudad por Don Nicolás Gómez de Requena, Plazuela de las Tablas, 1806.

- PEREA, Antonio (Marqués de Arellano) (1949): “El Bucentauro: y otras víctimas de la tormenta”, en *Diario de Cádiz*.
- QUADRADO Y DE ROO, Francisco de Paula (1852): Elogio histórico del Excmo. Sr. Don Antonio del Escaño, Teniente General de Marina, Regente de España e Indias en 1810, Madrid, Real Academia de la Historia.
- SANZ TRELLEZ, Alberto (1989): *La Prensa en Algeciras (1805-1905)*, Algeciras, Regueira.
- SOLANO, José (1973): *Rudimentos, formaciones y evoluciones de las Armadas o sea Táctica Naval*.
- SOLÍS, Ramón (1971): *Historia del Periodismo Gaditano. 1800-1850*, Cádiz, Diputación Provincial, Instituto de Estudios Gaditanos.
- TERRAINE, John (1998): *Trafalgar. Great Britain*, Wordsworth Editions.
- THIERS, M (1847): *Historia del Consulado y del Imperio de Napoleón* /Tr. Antonio Alcalá-Galiano, Madrid, La Ilustración, Sociedad Tipográfica-Literaria Universal, T.G.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente (1789): *Derrotero de las Costas de España en el Atlántico, y de las Islas Azores o Terceras*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía.
- TORREJÓN CHAVES, Juan (1993): “Innovación Tecnológica y metalúrgica experimental: los forros de cobre en los buques de guerra españoles del siglo XVIII”, en *Actas de los IX Encuentros de Historia y Arqueología. Arqueología Industrial*, San Fernando, Ayuntamiento. Fundación Municipal de Cultura.
- WHEELER, Denis (1995): El tiempo durante la Batalla de Trafalgar, en *Revista de Investigaciones Geográficas*, 14.

FUENTES MANUSCRITAS

- ACTAS Capitulares del Ayuntamiento de Cádiz. Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Año 1805.
- ACTAS Capitulares del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María. 16 Noviembre de 1805. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María. Legajo 64. Folio 490.
- ACTAS Capitulares del Ayuntamiento de San Fernando. Archivo Histórico Municipal de San Fernando. Año 1805.
- “DIARIO de lo acaecido a la Esquadra Combinada desde su salida de Cádiz, hasta la pérdida del Navío Neptuno su comandante el Brigadier de Marina Don Cayetano Valdés”. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María. Legajo 2002. Folleto Impreso 1573-1862.
- LIBRO de actas de la Junta Municipal de Cádiz. Acta de Conferencias celebradas el día 24 de octubre de 1805. Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Signatura 2933.
- LIBRO de cuentas de la Junta Municipal de Cádiz. Archivo Histórico Provincial de Cádiz. Año 1805.. Signatura 3016. Folio 100 v.
- PARTE de la Vigía de Cádiz. Año 1805. N° 34,42, 43,44,45,47. Biblioteca de Temas Gaditanos.

RESUMEN

Examen de la documentación referente a los naufragios que se produjeron, según las fuentes documentales, en el litoral de El Puerto de Santa María (Cádiz) a consecuencia de Batalla Naval de Trafalgar, que enfrentó a la Armada Inglesa de un bando y la Escuadra Hispano-Francesa de otro, el 21 de octubre de 1805. Se analizan de una parte, las referencias documentales sobre los navíos Neptuno y San Francisco de Asís -de nacionalidad española- y de otra, los navíos Indomptable e Aigle -de nacionalidad francesa- que si bien subsistieron a los ataques del combate, los días subsiguientes se hundieron a consecuencia del fuerte temporal que sucedió a la batalla.

SUMMARY

This article studies the documentation relevant to the wrecks that occurred, according to documentary sources, near the coast of El Puerto de Santa María (Cádiz) as a consequence of the Naval Battle of Trafalgar between the British Navy and the Hispano-French squadron on October, 21st, 1805. Documentary accounts on the Neptuno and San Francisco de Asis vessels, both Spanish, and Indomptable and Aigle, both French, are analysed; although these vessels survived the attacks, they all sank during the following days due to the strong storm after the battle.



Fig. 1: Cabo de Trafalgar. Plano de situación



Fig. 2: Plano de la costa gaditana. Cardano, José (1809)

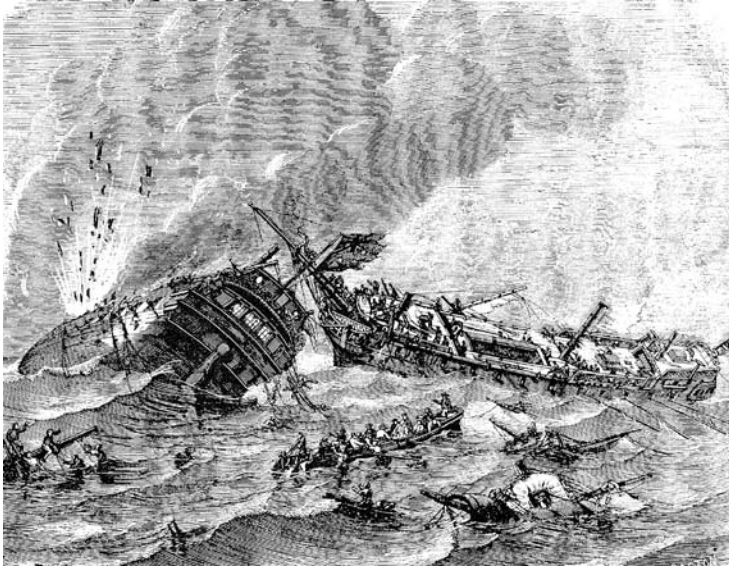


Fig. 3: Táctica naval de la Batalla de Trafalgar. Thiers, M (1859)



Fig. 4: Fotografía aérea. Castillo de Santa Catalina (El Puerto de Santa María)

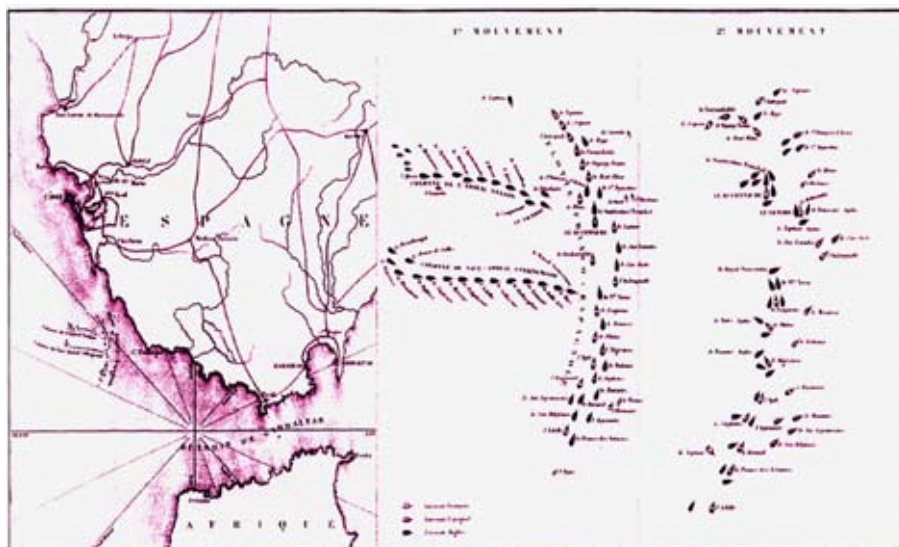


Fig. 5: Barcos náufragos.