

El navío francés *Fougueux* (1785-1805): la compartimentación del buque a través de la ubicación de sus vestigios

Nuria E. Rodríguez Mariscal

Técnico de Investigación del Área de Intervención del Centro de Arqueología Subacuática (IAPH)
nuria.rodriguez.mariscal@juntadeandalucia.es

Milagros Alzaga García

Jefa del Área de Intervención del Centro de Arqueología Subacuática (IAPH)
milagros.alzaga@juntadeandalucia.es

Lourdes Márquez Carmona

Técnico de Documentación del Área de Documentación y Transferencia del Centro de Arqueología Subacuática (IAPH)
lourdes.marquez.carmona@juntadeandalucia.es

Resumen: El navío de línea *Fougueux*, fue uno de los navíos capturados por los ingleses tras el combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805). El fuerte temporal desatado tras la batalla motivó que el navío de línea inglés que lo remolcaba, se viera obligado a soltar su presa por temor al hundimiento. Así, la noche del 22 de octubre el *Fougueux*, desarbolado y a la deriva, naufraga en los bajos rocosos de Sancti Petri (Cádiz). Doscientos años después la localización e investigación del pecio ha permitido adentrarnos en el organigrama interno de la compleja y a la vez estricta organización de un buque de guerra.

Palabras clave: *Fougueux* (navío de línea); Pecios; Trafalgar, Batalla de, 1805; Vida a bordo.

Abstract: The ship of the line *Fougueux* was one of the vessels captured by the British navy after the Battle of Trafalgar (October 21, 1805). In the heavy storm that ensued, the English ship towing it was forced to release it for fear of sinking. Thus, on the night of October 22, a dismasted and drifting *Fougueux* ran aground on the rocky shoals of Sancti Petri (Cádiz). Two hundred years later the location and investigation of the wreck can make it possible for researchers to reconstruct in detail the strict organization of life on board a warship.

Key words: *Fougueux* (ship of the line); Wrecks; Trafalgar, Battle of, 1805; Shipboard.

Tras combatir en la Batalla de Trafalgar, acontecida el 21 de octubre de 1805, el navío de línea francés *Fougueux*, desarbolado, sin gobierno y remolcado como presa por el navío inglés *Temeraire* se enfrentó, tras ser liberado por temor al hundimiento, a su última contienda contra los envites de un fuerte temporal que finalmente lo arrastró, la noche del 22 de octubre, contra los bajos rocosos de Sancti-Petri (San Fernando, Cádiz), donde naufragó (Gallardo/Márquez, 2005: 86-92).

Se trataba de un navío de línea de segunda clase artillado con 74 cañones y construido por Charles-Jean François Segondant en el arsenal francés de L'Orient. El contrato de construcción del *Fougueux* fue firmado a precio cerrado por Julián Martel, Joachim le Bihan, Fr. Bodelec & Jul. Guionvard, maestros carpinteros del puerto de L'Orient, mediante el sistema de asentista el día 25 de noviembre de 1784 y tuvo un coste total de 53.611 libras¹. Su sistema constructivo responde a las pautas que determina el plan del ingeniero naval Jacques Noël, registrando unas dimensiones de 55,728 m. para la eslora y 14,416 m. de manga. Este novedoso sistema constructivo, aprobado en 1782, revolucionó el concepto de construcción de navíos de guerra en época moderna (Boudriot/Berti, 1995: 90-102).

Casi todos los miembros de la tripulación murieron, excepto algunos marineros que consiguieron llegar a la playa en una jangada o lancha de emergencia del buque. En la orilla, fueron auxiliados por un destacamento de tierra perteneciente al Regimiento de Caballería de Farnesio, los cuales lograron salvar un total de 21 náufragos. Los partes oficiales de campaña de la Armada Española informan que el salvamento tuvo lugar en las proximidades donde se fue a pique el navío francés (González-Aller, 2004: T II, 1230).

Doscientos años después, se localizaron los restos semienterrados de un buque de guerra en la zona, datado entre los siglos XVIII y XIX. Técnicos del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH), en estrecha colaboración con distintos especialistas españoles y franceses en materia de construcción naval y documentación histórica naval, han llevado a cabo una serie de actuaciones arqueológicas encaminadas a la identificación del pecio².

El análisis realizado sobre los distintos aspectos del navío: sistema constructivo, tipo de armamento, vida a bordo y objetos de uso personal han permitido relacionar los restos del pecio de Camposoto con el naufragio del navío de la armada francesa *Fougueux*.

La localización en el pecio de los distintos elementos tanto constructivos como artefactos relacionados con la vida a bordo, han posibilitado conocer el organigrama interno de la compleja y a la vez estricta organización de un buque de guerra de los siglos XVIII y XIX (Rodríguez/Rieth/Izaguirre, 2010: 94-107) (fig. 1).

Así, si se efectúa un recorrido por el navío de popa a proa, las investigaciones llevadas a cabo nos revelan aspectos importantes relacionados con espacios claramente compartimentados del mismo, entre los cuales se han podido identificar artefactos cuya ubicación estaría asociada a las siguientes estancias:

- Las cámaras destinadas al capitán, oficiales, al médico-cirujano y al sacerdote (estancias 1, 3). Entre ellas se pueden resaltar ámbitos como el camarote del capitán y la sala de oficiales de donde, con toda probabilidad, procedían elementos propios

¹ Traducción del documento: Construcción por asentista, por la mano de obra de carpintería del Navío del Rey el *Fougueux* de 74 cañones. Marina 1784. Service Historique de la Marine. Archivo de Rochefort. 2G11

² Actuaciones arqueológicas llevadas a cabo bajo la coordinación general de Carmen García Rivera, jefa del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

del servicio de mesa, compuesto en su mayor parte por vajilla de loza blanca de gran calidad así como algunas piezas policromadas. Un conjunto de producción diversa adscribible a los siglos XVIII-XIX y que fueron fabricados en países como Francia, España, Inglaterra, Italia y China. En este sentido, se pueden destacar, por el hecho de su hallazgo entre los restos del naufragio, dos fragmentos pertenecientes a un mismo cuenco, esmaltados en blanco, con una inscripción inglesa que evoca, de forma parcial, la siguiente oración marinera: *From Rocks & Sands, And every ill, May God preserve the Sailor still*. Este modelo está incluido en los tipos Creamware, transfer printed, cuyas producciones datan entre 1770 y 1815.

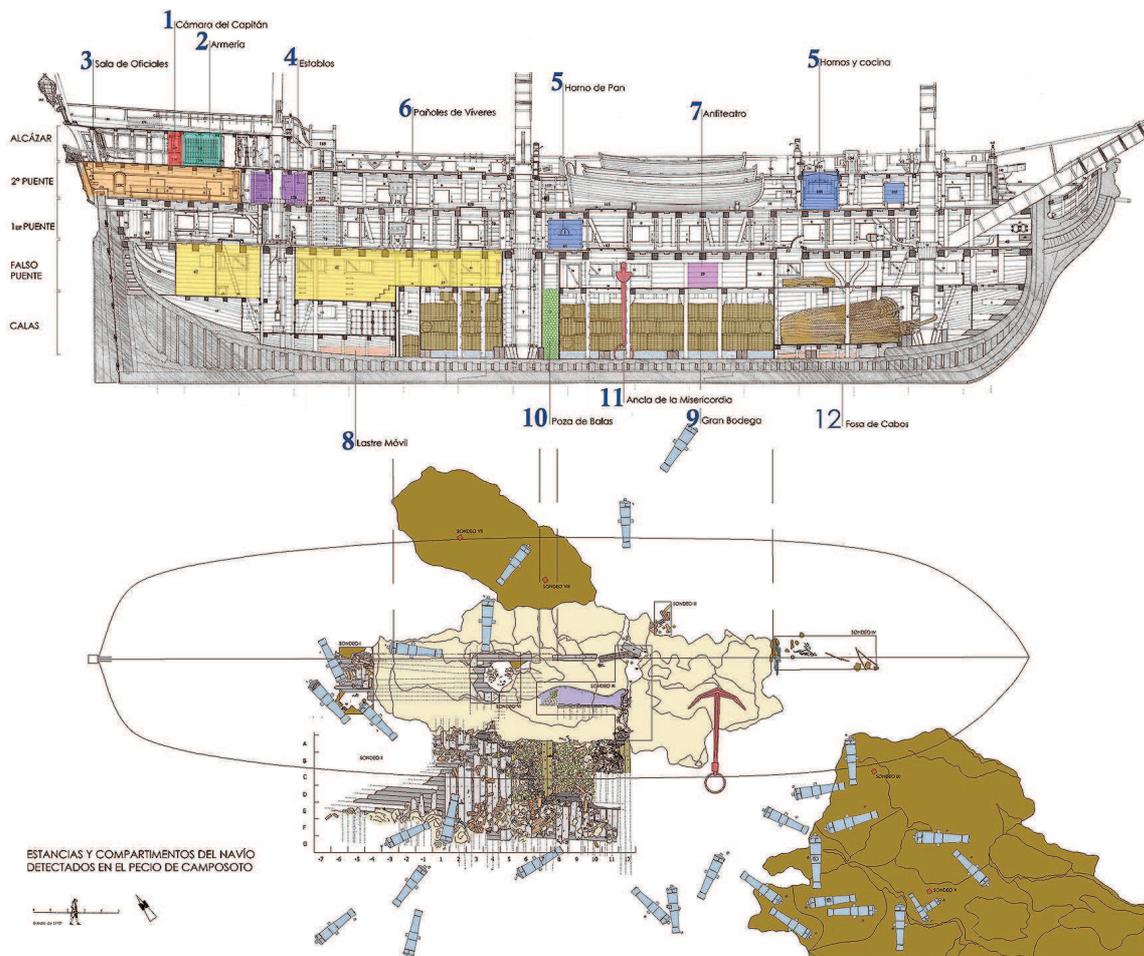


Figura 1. Estancias y compartimentos del navío (CAS-IAPH).

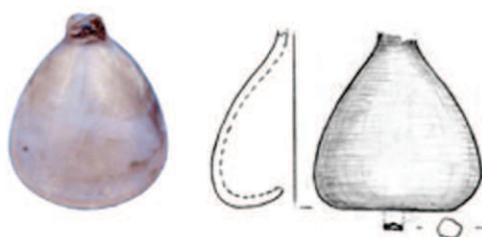
De las mismas estancias proceden fragmentos de vidrio que se corresponden con elementos reservados exclusivamente para el uso del Estado Mayor: copas, jarras y botellas de vino, algunas de ellas aún sin descorchar. En este sentido, debe tenerse presente que el mejor vino se almacenaba, entre otros lugares y reservados al capitán y los oficiales, en un arcón y en una pequeña bodega ubicados en la sala de oficiales.

De la misma forma y asociados a este mismo espacio cabe destacar la presencia de instrumentos de navegación, como es el caso de una regla plegable o parte de un reloj de arena (fig. 2). En concreto, de la regla plegable se conserva un tramo de 12 cm de longitud, que pertenece a uno de sus extremos. En la cara interna se registran las trazas

de líneas paralelas mientras que en la externa contiene una numeración de la que solo son legibles los dos primeros dígitos «17», que quizás pudiera corresponderse con el año de fabricación de la pieza. Esta regla era empleada para el posicionamiento del navío en las cartas náuticas y el trazado de rutas de navegación.



Regla empleada para medir las distancias en las cartas náuticas



Reloj de arena empleado para calcular los nudos a los que navega el barco

596

Figura 2. Regla y reloj (CAS-IAPH).

El segundo objeto, asociado a los instrumentos de navegación, se corresponde con una de las ampollas de vidrio que, junto a otra similar, conformaría un reloj de arena. En su interior, sellado aún con un pequeño tapón de corcho, conservaba cierta cantidad del relleno. Este tipo de reloj se fabricaba en cristal blanco e iba protegido, generalmente, en el interior de una caja de madera que en este caso no se ha conservado. Su uso en la marina era variado, si bien el que nos ocupa podía estar relacionado con el empleo de la corredera de barquilla –medio utilizado para medir la velocidad del barco–.

Sin embargo, en un barco también existía tiempo para el ocio como lo demuestra una pieza de hueso perteneciente a un juego de dominó fabricada, a tenor de sus dimensiones, entre los siglos XVIII y XIX, dado que su tamaño fue incrementado con el paso del tiempo. (Rodríguez/Hernández de Lara, 2008: 21-22)

- La armería (estancia 2). Los laterales del corredor del alcázar albergaban armas ligeras y mosquetones preparados para su uso en combate, los cuales pueden ser también localizados en distintos cofres situados en la cubierta superior. Sin embargo, tras una contienda es habitual encontrar estas armas dispersas por todo el buque, principalmente desde el primer puente hasta el alcázar, castillo y toldillas.

Así, se han hallado diversos elementos metálicos pertenecientes a armas de fuego ligeras, como es el caso de un guardamonte y cazoleta de pólvora, pertenecientes a fusiles franceses modelo 1777, que pervivirá hasta el año 1840 con distintas modificaciones. El guardamonte procede de la factoría real francesa de Saint-Étienne (1797-1798). Por el contrario, la cazoleta pertenece a una modificación del modelo 1777 del año 1801. Ambas piezas apoyan la nacionalidad francesa del navío así como su enmarque cronológico en fechas cercanas a la batalla de Trafalgar (Boudriot, 2000: t. 4).

Lo mismo sucede con las piezas pertenecientes a armas blancas procedentes del pecio ya que, a pesar de no poseer marcas identificativas de las factorías de fundición, la tipología que presentan es claramente de origen francés. Los elementos de sables detectados responden a modelos denominados «Briquet» que, inspirados en los tipos de 1767, pervivirán hasta la Restauración (Pétard, 1999:78).

- Pañol de víveres (estancia 6): Con respecto al almacenamiento de víveres se han registrado varios ejemplares de barriles todos ellos fracturados, si bien conservan parte de las duelas y de la tapadera de cierre. La ubicación de los barriles en el yacimiento coincide con la zona donde se localizaría la gran bodega. Junto a ellos, se contabilizan numerosos lotes de piedras correspondientes al lastrado fijo que estaba en la citada gran bodega, junto al denominado lastre móvil compuesto por «lingotes» de hierro denominados salmonetes (estancia 8) (Boudriot, 2000: t. 2).

De la misma forma, se han localizado en este mismo espacio unas pesas de plomo, vinculadas a la distribución de víveres, que presentan impresas unas flores de lis, lo que viene a indicar su pertenencia a la Administración Real Francesa, dado que la presencia de las marcas valida el peso reglamentario para cada una de las pesas.

Igualmente, se ha detectado la presencia de contenedores cerámicos de distintos tamaños: orzas, jarros, canecos y botijas todos ellos muy fragmentados.

En este mismo compartimento se han localizado los restos de un ejemplar de rata adulta, animal que formaba parte frecuentemente de la comunidad del «ecosistema del buque». Los análisis efectuados corroboran que se trata de huesos pertenecientes a la especie *rattus rattus*.

- El pañol de víveres venía a complementarse con los establos (estancia 4). Los víveres embarcados en un navío de guerra eran registrados exhaustivamente. La calidad de los mismos debía ser adecuada teniendo en cuenta que tenía que ser racionada para campañas de 3 a 6 meses. Para ello, los suministros vivos se ubicaban en el segundo puente, a continuación de la gran sala o sala de oficiales. No se debe olvidar que la ingesta de alimentos frescos era esencial para conservar la salud de la tripulación del buque. En este sentido, se debe indicar que en el yacimiento se han detectado distintos restos óseos sobre los que se han llevado a cabo análisis faunísticos, cuyos resultados se presentan en un capítulo de esta misma publicación³.

En la misma cubierta en la que se emplazaban los establos se localizaban los hornos y cocinas (estancias 5 y 6) y en el primer puente el horno de pan. Para alimentar el fuego de las cocinas y hornos se utilizaba como combustible la madera, restos de la cual se han detectado en la zona central del navío, muy cerca de la poza de las balas, por lo

³ Eloísa Bernáldez-Sánchez, Esteban García-Viñas, Auxiliadora Gómez Morón, Esther Ontiveros Ortega y Nuria E. Rodríguez Mariscal. «Análisis paleobiológico y químico de los restos faunísticos del *Fougueux*-Pecio de Camposoto (Cádiz)»

que es de suponer que dicha madera se correspondería con un depósito de este combustible para su empleo en el horno de pan.

Como útiles de cocina tan solo se han localizado dos piezas de interés. Se trata de una cazoleta de una cuchara de boj y de un mango metálico con una pequeña perforación perteneciente a una pieza del menaje de la cocina.

- Junto al horno de pan se localizaba la ya citada poza de las balas (estancia 10) cuyos restos son visibles en forma de un bloque compacto de concreción. Debe tenerse presente que, tras el naufragio, el buque quebró a estribor, banda hacia la que quedó escorado en el fondo. La rotura de la poza de las balas provocó la dispersión de las mismas hacia esta banda, cubriendo los espacios libres de cubiertas y mamparos formando, con el paso del tiempo, el bloque compacto detectado. El artillado oficial del *Fougueux* requería de munición de tres calibres distintos para los cañones de 36,18 y 8 que portaban entre sus distintas cubiertas.

De la misma forma, se ha documentado la presencia de tres modelos de palanquetas –francesas, españolas e inglesas–. Tanto las francesas como las españolas irían a bordo como parte de la munición del propio buque. Las de tipo inglés pueden responder a una doble justificación: que pertenezcan a la armada española, dado que esta adoptó el modelo inglés a finales del siglo XVIII, o que procediesen del propio ataque sufrido por el navío por parte de buques ingleses durante la Batalla de Trafalgar.

- Con respecto a los elementos de fondeo señalar que tan solo se ha detectado, en el lugar del naufragio, la presencia de un ancla tipo almirantazgo de gran tamaño (estancia 11), de hierro forjado con caña larga de sección octogonal. En la parte alta de la caña presenta un engrosamiento rectangular con un macho donde iría encajado el cepo de madera, que no se conserva. Por sus dimensiones y ubicación, parece tratarse del ancla denominada de la Misericordia, la cual se disponía en el interior del navío. Apoyada en vertical sobre el plan de la cala, delante de la poza de las balas y del palo mayor hasta alcanzar en altura el falso puente, se utilizaba para sustituir a cualquiera de las otras tres grandes anclas que estaban en activo en el navío. Este ancla tendría un peso oficial de unas 7.500 libras, lo que equivaldría a 3.667,50 kg (fig. 3).

598



Figura 3. Ancla tipo almirantazgo detectada en el yacimiento (CAS-IAPH).

- Fosa de cabos (estancia 12): en un navío, la cabullería era de vital importancia dado que permitía la realización de prácticamente la totalidad de las maniobras necesarias para el funcionamiento del barco. Los cabos de fondeo y muy posiblemente los de respeto de menor mena se localizarían en la denominada poza de los cabos. El resto, estarían en uso, repartidos por todo el interior del barco y, en mayor cantidad, en el exterior, asociados principalmente a las maniobras de la arboladura del buque. Atendiendo a los grosores de los cabos detectados en el yacimiento, y teniendo en cuenta su ubicación, se piensa que puedan pertenecer a la cabullería empleada en el interior del buque, descartando su asociación con los cabos destinados a las anclas, a la arboladura y otros menesteres de la cubierta superior.
- Anfiteatro (estancia 7). Conservar la salud en un buque de guerra era de gran importancia. Además de la cura de heridas producidas a consecuencia de los combates, el médico cirujano, que como norma general contaba con dos ayudantes más, trataba igualmente las enfermedades propias que se desarrollan durante las largas estancias a bordo. La sala destinada a la cura de enfermos en momentos bélicos era el anfiteatro, estancia localizada en el falso puente o entrepuente. Junto a ella se encontraban los pañoles del cirujano en los que almacenaba tanto los medicamentos como los utensilios propios del oficio. Durante la excavación del pecio se localizaron, en la banda de estribor del buque, varias piezas pertenecientes al instrumental propio utilizado por el cirujano de a bordo y otras dos asociadas al almacenaje de las medicinas (fig. 4).

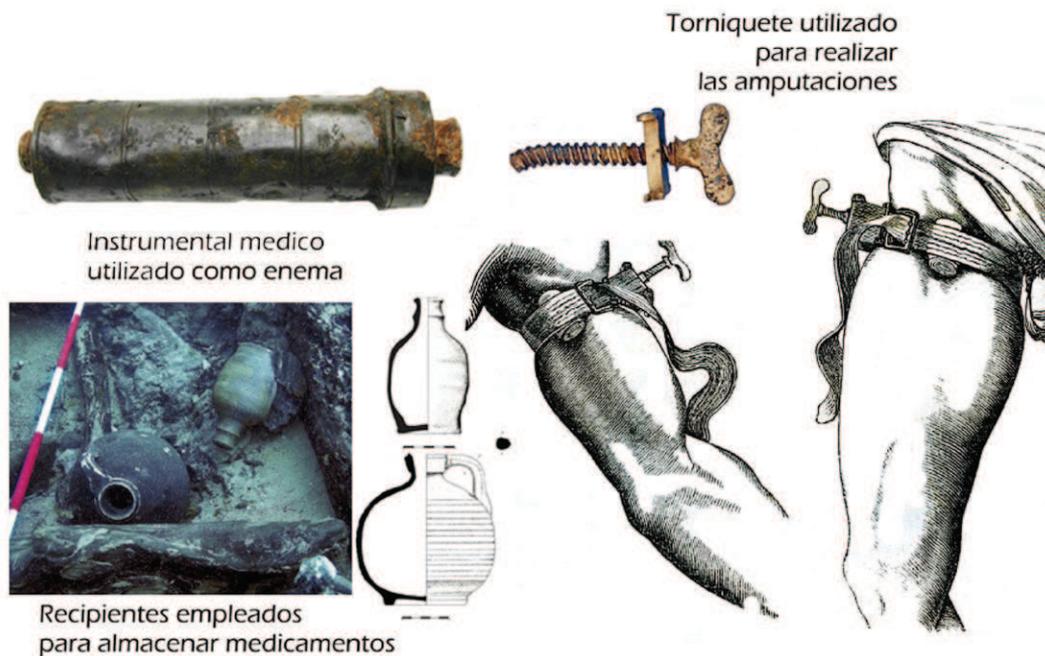


Figura 4. Anfiteatro (CAS-IAPH) (González-Aller, 2004: 1230).

Dentro del grupo de instrumental podemos citar la presencia de una lavativa y de un torniquete. La lavativa, fabricada en una aleación de estaño y cobre, conserva en su interior los restos de un émbolo propio de su funcionamiento, junto a un tapón. En la concreción incrustada en su superficie se detectaron otros elementos de gran fragilidad, como era el caso de un fino cabo y unas lentes vítreas.

El torniquete, fabricado en bronce, era usado para evitar o contener hemorragias en caso de amputaciones, heridas y otras operaciones de los miembros inferiores o superiores.

Cabe citar también en esta sección el hallazgo de una cuña⁴, realizada en estaño, así como la localización de un frasco y un jarro cerámicos destinados, con mucha probabilidad, al almacenamiento de diversos ungüentos de uso medicinal.

Finalmente, mencionar el hallazgo de objetos vinculados con la indumentaria de la tripulación: hebillas –asociadas al calzado, sombreros, arneses y, en general, en todas las combinaciones con el cuero (mochilas, zurrones, correajes, cinturones, etc.)–, botones –cada destacamento o regimiento militar presentaba su numeración en las abotonaduras del uniforme⁵–, insignias, alfileres, cinturones y calzados (fig. 5).



Figura 5. Indumentaria de un oficial de marina (CAS-IAPH) (Boudriot, 2000: T.IV, 14).

Bibliografía

BOUDRIOT, J., y BERTI, H. (1995): *Les Vaisseaux de 74 canons: traité pratique d'art naval*. Collection Archéologie Navale Française, Paris.

BOUDRIOT, J. (2000): *Les Vaisseaux de 74 à 120 canon: étude historique, 1650-1850*. París.

⁴ También denominada silleta, chata o charola.

⁵ En principio se registran los destacamentos 1, 5, y 77-79. De ellos, el botón número 79 constituye quizás una de las piezas de mayor relevancia e interés en la investigación sobre la identificación del pecio ya que algunas divisiones del regimiento de infantería de línea número 79 se encontraban a bordo del *Fougueux* en el momento del enfrentamiento y por tanto presentes durante el hundimiento del navío.

- GALLARDO ABÁRZUZA, M., y MÁRQUEZ CARMONA, L. (2005): «Los naufragios de la Batalla de Trafalgar», *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 55: 86-92.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (2004): *La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles 2 V.*, Ministerio de Defensa. Museo Naval, Madrid.
- PÉTARD, M. (1999): *Des sabres et des épées*, Tome troisième, Nantes.
- RODRÍGUEZ, N.; RIETH, E., y IZAGUIRRE, M. (2010): «Investigaciones en el pecio de Camposoto: hacia la identificación del navío francés Fougueux», *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 75: 94-107.
- RODRÍGUEZ TAPANES, B., y HERNÁNDEZ DE LARA, O. (2008): «Pasatiempos en la vida militar. Juegos y juguetes en el Castillo de San Severino», *Cuba Arqueológica*, 1: 18-22.