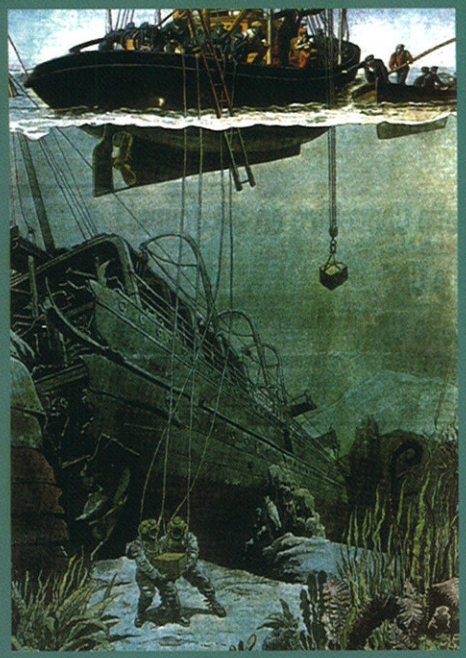


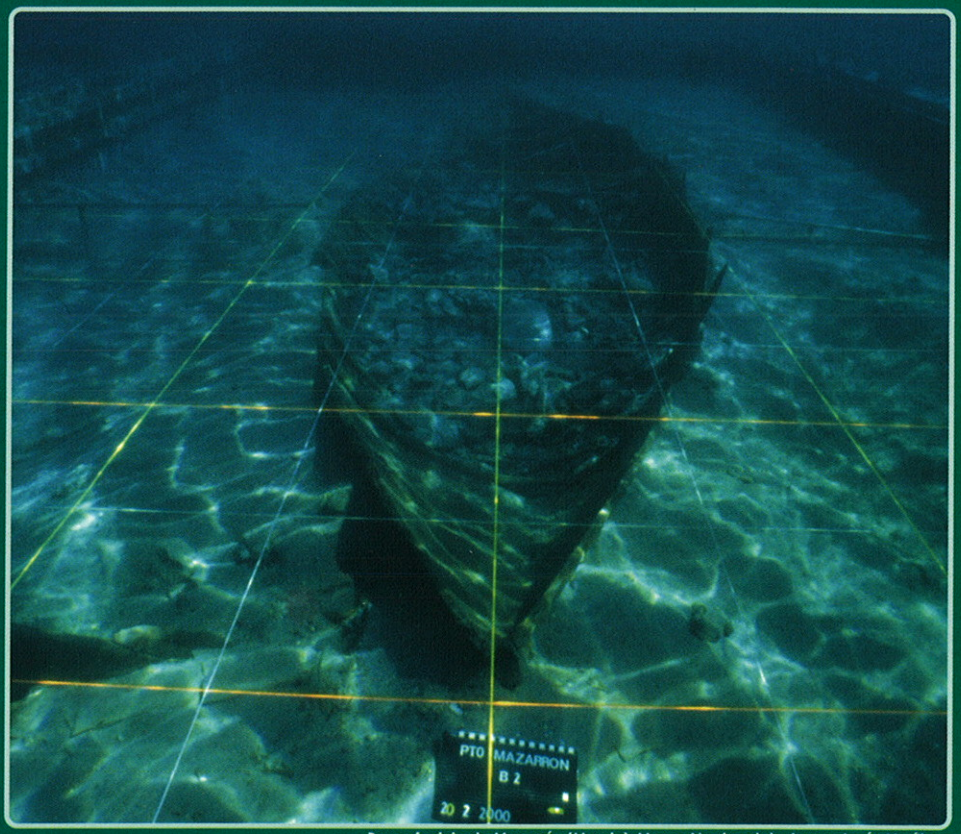
HISTORIAS
BAJO EL MAR

JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERÍA DE CULTURA

HISTORIAS
BAJO EL MAR

JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERÍA DE CULTURA

LOS PRIMEROS NAVEGANTES



Barco fenicio de Mazarrón (Murcia). Museo Nacional de Arqueología Marítima

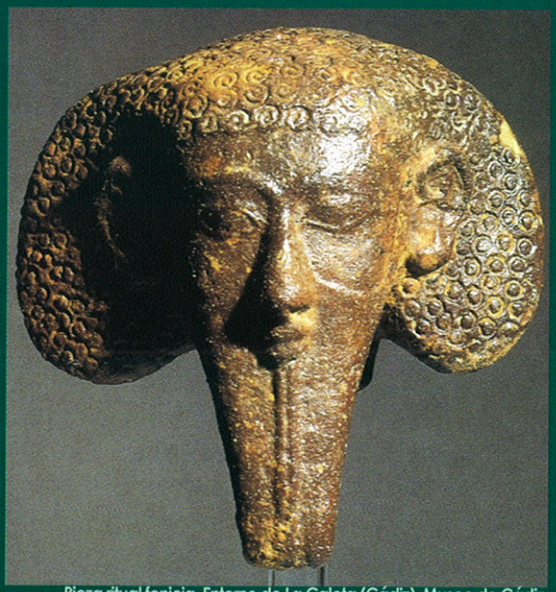
Navegando hacia occidente en busca de tierras ricas en recursos económicos, los fenicios encontraron en el siglo VIII a. C. un conjunto de islas estratégicamente situadas. En una de ellas fundaron Gadir (Cádiz), desde entonces su colonia más importante del Mediterráneo occidental. Las formaciones rocosas que la rodean por mar han supuesto un grave riesgo para la navegación a lo largo de los siglos. Los restos arqueológicos subacuáticos hallados son testimonio del alto número de naufragios producidos en estas aguas.

Desde Gadir, los fenicios entraron en contacto con los habitantes de la zona, intercambiando manufacturas cerámicas y de orfebrería por metales. El conjunto de 397 piezas de bronce halladas en la Ría de Huelva, interpretado como el cargamento de un barco hundido a mediados del siglo IX a. C., es uno de los testimonios arqueológicos de estos intercambios comerciales.

Si bien hasta el momento no se ha podido documentar ningún pecio fenicio en la Bahía de Cádiz, sí se ha localizado bajo el mar gran cantidad de material arqueológico vinculado con el culto a divinidades marineras. Al igual que hoy día, los antiguos navegantes se encomendaban a los dioses para propiciar una buena navegación, cobrando importancia los templos no sólo como lugar de culto, sino también como ámbito para el desarrollo del comercio.

TEMPLO ASTARTÉ

En las proximidades de la Punta del Nao en La Caleta (Cádiz) los fenicios levantaron un santuario dedicado Astarté, diosa de la vida y la fertilidad. La prospección arqueológica de los fondos marinos próximos, ha sacado a la luz numerosos restos cerámicos, muchos de ellos de carácter ritual. Si bien es posible que formaran parte de la carga de un naufragio, no se puede descartar la idea de relacionarlos con objetos de culto o exvotos, ofrendados a la divinidad por marineros fenicios que buscaban la protección de su barco ante los peligros de navegar por esta zona rocosa.



Pieza ritual fenicia. Entorno de La Caleta (Cádiz). Museo de Cádiz.

Barco fenicio de Mazarrón (Murcia). Museo Nacional de Arqueología Marítima

Bronce ritual aparecido en aguas del caño de Sancti-Petri. Museo de Cádiz

TEMPLO MELQART

El santuario de Melqart, localizado en el actual islote de Sancti-Petri, fue uno de los más importantes del Mediterráneo Occidental. En su entorno sumergido se han hallado varias figurillas de bronce relacionadas con el culto a este dios, una de cuyas advocaciones es la de protector de los navegantes. De ahí que se identifiquen como exvotos ofrendados al dios en demanda de protección o como gratitud por una buena y exitosa travesía comercial.

UN MAR DE COMERCIO

Lugares de procedencia de las monedas y ánforas halladas en el pecio

A finales del siglo IV d.C., una pequeña embarcación cargada de ánforas naufragó cerca de la desembocadura del caño de Sancti Petri (Chiclana-Cádiz). Se trata de una zona de cruce de rutas comerciales de gran dificultad para la navegación donde tuvieron lugar numerosos naufragios, como viene a confirmar la presencia en ese mismo punto de otros pecios pertenecientes, tanto a la época imperial y tardorromana, como a la islámica.

El riesgo de expolio al que se veía sometido el entorno de la desembocadura de Sancti Petri, unido al creciente número de obras públicas en la zona, hizo aconsejable la realización de una serie de prospecciones arqueológicas subacuáticas entre los años 1994 y 1995. Durante esos años, un equipo de arqueólogos estuvo trabajando en la zona, elaborando una planimetría detallada del lugar y recuperando los restos que se encontraban en la superficie del fondo. Los trabajos realizados han permitido identificar y extraer parte de la carga que transportaba este navío de época bajoimperial. El cargamento está formado por un conjunto de ánforas elaboradas en alfares africanos y gaditanos, en las que se transportaba algún tipo de producto alimenticio, imposible de identificar, pero que viene a confirmar para esta época la importancia de Cádiz como centro de recepción y redistribución de productos.

En el año 1998, los técnicos del Centro de Arqueología Subacuática, al realizar una visita de inspección al yacimiento, localizaron en la misma zona donde se hallaron los restos de las ánforas tardorromanas un tesorillo de 60 monedas procedentes de diferentes ciudades del Mediterráneo. Se trata de monedas de bronce muy desgastadas y de escaso valor, tipo de atesoramiento característico de la época tardorromana que abundaba en el sur de la Península Ibérica. El mayor número de monedas pertenecen al gobierno de Teodosio I, al que le sigue las de los emperadores Arcadio, Honorio, Graciano, Valentiniano, Magno Máximo y Constante. En cuanto al origen de las mismas, la mayoría proceden del Mediterráneo oriental, destacando en cantidad las ciudades de Nicomedia y Antiochia.

Si bien en el Bajo Imperio era habitual la práctica de esconder la fortuna atesorada, debido seguramente a la inseguridad del momento, no estamos en este caso ante una ocultación de monedas. El escaso valor de las mismas y su asociación a ánforas tanto orientales como gaditanas, parece indicar más bien la pérdida de los ahorros de un pequeño comerciante al hundirse el barco donde viajaba cuando intentaba salir por el caño de Sancti Petri rumbo al sur.

Arriba, dos ánforas gaditanas. Abajo, tres ánforas africanas

Pecio del Estrecho: PERDIDO EN LAS PROFUNDIDADES

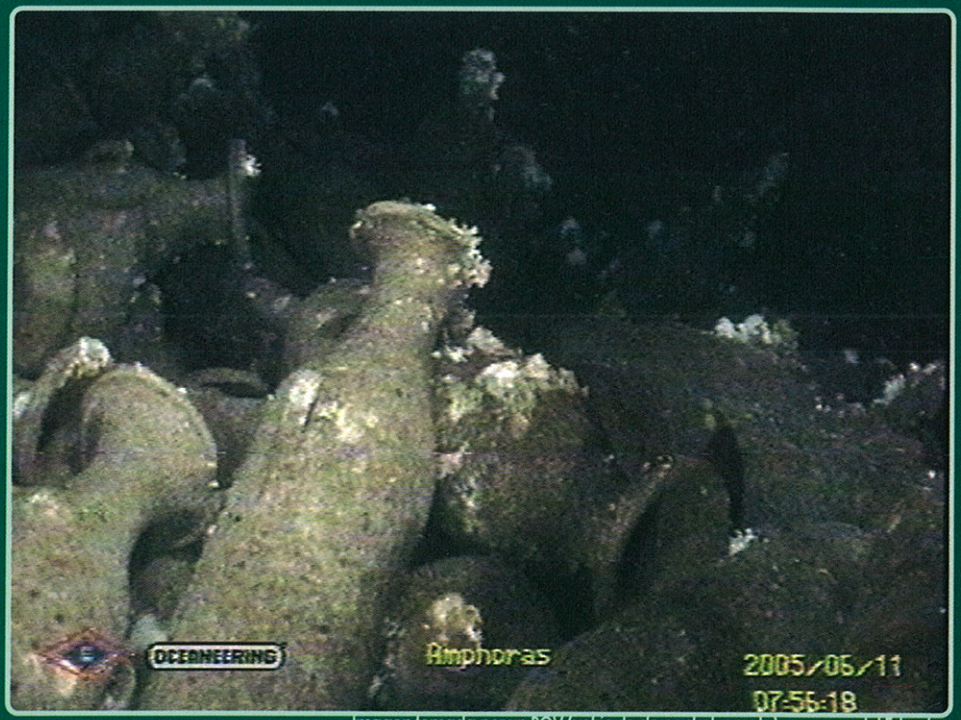


Imagen tomada por un ROV (vehículo de control remoto) en aguas del Estrecho.
Cedida por la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, S.A. (SECEG)

El Estrecho de Gibraltar, zona de cruce de rutas de comercio desde la antigüedad, se conforma como un marco geográfico de grandes peligros para la navegación. El viento y las fuertes corrientes marinas han provocado la pérdida de cientos de naves en sus aguas. Entre ellas se encuentra este pecio púnico cargado de ánforas, localizado a una profundidad de 282 metros, cuando se realizaban trabajos de reconocimiento del fondo con ROV (vehículo de control remoto) para la ejecución de una obra pública.

Por el tipo de envases cerámicos que transportaba y el lugar de naufragio, podemos saber que se trata de un navío mercante del siglo III o II a. C., hundido en alta mar como consecuencia probablemente del corrimiento de su carga.

El material cerámico hallado está compuesto fundamentalmente por ánforas púnicas que transportaban salazones de pescado, identificadas como Dressel 18. El periodo de circulación de este tipo de envase hallado como parte del cargamento del naufragio, es bastante amplio. Las primeras producciones se localizan en la costa mediterránea de Marruecos y en Túnez desde el siglo II a.C., entrando en declive su fabricación hacia el siglo I d.C., cuando evoluciona hacia nuevos modelos característicos de época romana.

Se han constatado centros de producción de este tipo de ánforas en los alrededores de San Fernando (Cádiz), si bien no podemos asegurar si el barco procedía de la bahía de Cádiz o de algún puerto del Marruecos atlántico. Las rutas de comercio que seguían este tipo de navíos partían del Círculo del Estrecho de Gibraltar y se dirigían a otros puntos de la costa andaluza, del levante peninsular o de las Islas Baleares. Era frecuente utilizar la isla de Ibiza como lugar desde el que estos recipientes se distribuían hacia el norte del Mediterráneo.

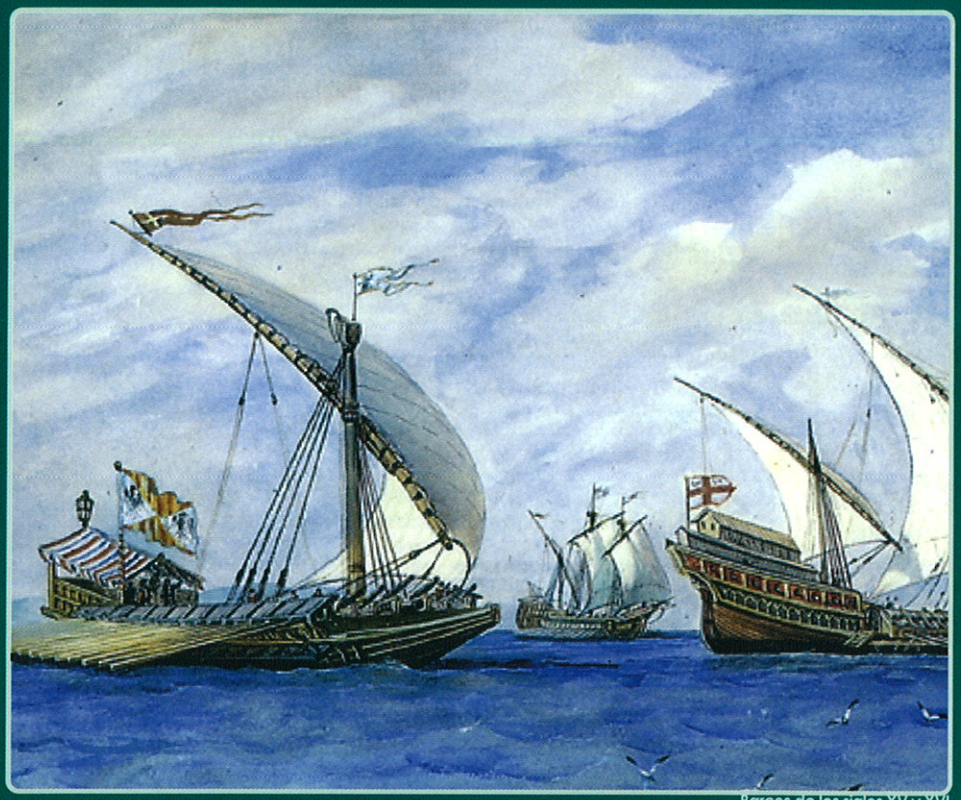
Imagen tomada por un ROV en aguas del Estrecho.

Relieve Torlonia

Imagén del ROV (vehículo de control remoto) en superficie.

Ánfora de salazones elaborada en alfar púnico. San Fernando (Cádiz)

AL-ANDALUS Y EL MAR



Barcos de los siglos XV y XVI

Tradicionalmente el mundo islámico se ha venido asociando a una cultura terrestre, si bien los últimos hallazgos arqueológicos en el marco del Mediterráneo están permitiendo descubrir la importancia que el comercio naval y la flota de guerra tuvo durante el periodo andalusí. El conocimiento de la actividad marítima de Al-Andalus es fundamental para entender el desarrollo cultural y político del Mediterráneo en esos momentos.

Los restos arqueológicos subacuáticos de época medieval conocidos en nuestro litoral son todavía escasos, aunque poco a poco la investigación va desvelando parte de la historia de Al-Andalus que descansa bajo nuestras aguas. Los trabajos de prospección arqueológica subacuática realizados en 1994 en la desembocadura del caño de Sancti Petri (Chiclana, Cádiz), han deparado mucha información, no sólo sobre el paso de embarcaciones comerciales por esta zona en la Antigüedad, sino también de su continuidad hasta la Baja Edad Media.

Parte del material recuperado permite identificar la presencia de al menos un pecio andalusí (s. XI – 1ª mitad s. XII) que transportaba un cargamento cerámico de diferentes tipologías. En su gran mayoría corresponde a piezas de cerámica común de cocina con paredes y fondos ennegrecidos por el uso, no apareciendo ninguna pieza que pueda ser considerada "de lujo". Entre ellas destacan las formas cerradas, como jarros, jarritas y cántaros, y en menor proporción las formas abiertas, como ollas o cazuelas. También se ha localizado algún ejemplo de candil.

Candil de piquera

Cántaro

Olla

Por el material cerámico recuperado hasta el momento y por la total ausencia de restos de la embarcación hundida, no se puede conocer la procedencia de la misma. Sí se puede apuntar que dicho material forma parte de los lotes cerámicos que están apareciendo en contextos culturales de los siglos IX al XIII del litoral andaluz, y que muy bien podría tratarse de algún barco similar a los que aparecen representados en las cerámicas o pinturas de la época.

No debemos olvidar que el avance técnico producido en los instrumentos de navegación andalusíes, de los que los navegantes españoles y portugueses fueron los primeros herederos, hizo posible afrontar los descubrimientos atlánticos que tuvieron lugar a partir del siglo XV. Se quiere destacar, por tanto, lo mucho que la ciencia de siglos posteriores debe a los astrónomos y marinos de Al-Andalus, pese a que en la bibliografía este tema no sea suficientemente estudiado.

Astrolabio de Alfonso X el Sabio

Santa Cruz: FRENTE A LOS PIRATAS

Representación de dos naos. Museo Naval de Madrid.

Al poco de iniciar el regreso de América, la Santa Cruz había quedado descolgada del resto de la flota, retrasándose en su llegada a España. Ya próxima a la costa, le sorprendió un temporal que le llevó a encallar en la playa de Zahara. En menos de doce horas, la noticia del naufragio de la nao, cargada de fabulosas riquezas, se había extendido como la pólvora. Decenas de habitantes de los pueblos vecinos se abalanzaron sobre la playa, dispuestos a saquear los despojos del botín.

La Casa de la Contratación iniciaba el dispositivo de rescate para hacerse cargo de la situación. Varios días, y el esfuerzo de cincuenta arcabuceros, costó controlar la playa de forma efectiva. Para ello, hubo que llevar a cabo el arresto de más de un centenar de personas, a todas las cuales se le intervino parte del cargamento de la nao.

Una vez normalizada la situación, el campamento de rescate se estableció en la misma playa. Desde allí, varias cuadrillas de buzos se sumergieron durante semanas por turnos sin interrupción, a pesar de que el temporal arreciaba. Por otra parte, dos barcazas intentaban izar la nave mediante el uso de poleas, e incluso utilizaron rastrillos de hierro de varios metros de longitud que, accionados por un cabestrante desde la playa, barrían el fondo una vez tras otra. Todos los días se recuperaba algo, pero casi nada en comparación con lo que Cosme Buitron, capitán de la nave, afirmaba que guardaba en sus bodegas...

Pero lo peor estaba por llegar. Una escuadra de piratas berberiscos desembarcaron y el campamento se convirtió en un campo de batalla en el que buzos, marinos y peones se enfrentaron a ellos para defender el botín recuperado. Tras sufrir varias bajas, por fin consiguieron expulsarlos. Pero aún quedaba un enemigo inexorable: el mar, que día tras día cubría de arena el casco de la nave.

Después de dos meses de rescate, consiguieron atesorar varios miles de pesos, pero la Santa Cruz y la mayor parte de su carga nunca pudo ser recuperada.

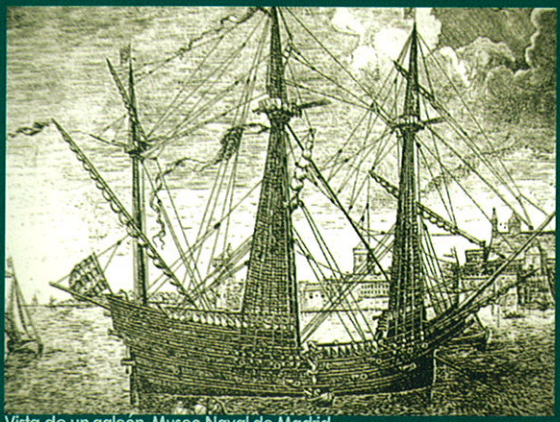
Informando al Emperador:

Emperador Carlos V. Museo del Prado. Madrid.

"... acudió tanta gente de tarifa, Vejer y de otros lugares a la playa, que en poco tiempo hubo mas de cuatrocientos hombres de caballo y de pie, los cuales con achaque de ayudar al salvar a la gente, oro y plata, robaban cuantas cajas y cajones la mar echaba a fuera muy ricos, Y a los que salían, que el mejor librado salía medio ahogado, los acababan de matar, por robarles mucha cantidad de oro y reales que consigo sacaban atados al cuerpo..."

"... porque ha llovido e ventado tanto que es cosa espantable... estamos aquí cercados de dos arroyos que con las muchas aguas han crecido tanto que ni a pie ni a caballo ha sido posible pasar ni otra persona, ni había quien nos trajese de comer de los lugares comarcanos..."

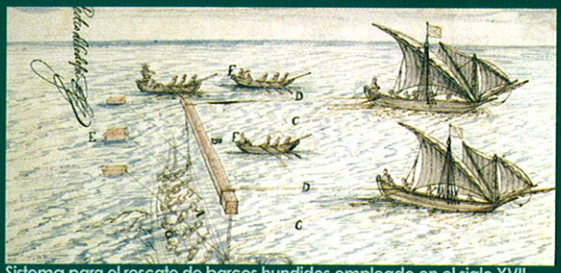
Francisco Duarte



Vista de un galeón. Museo Naval de Madrid.

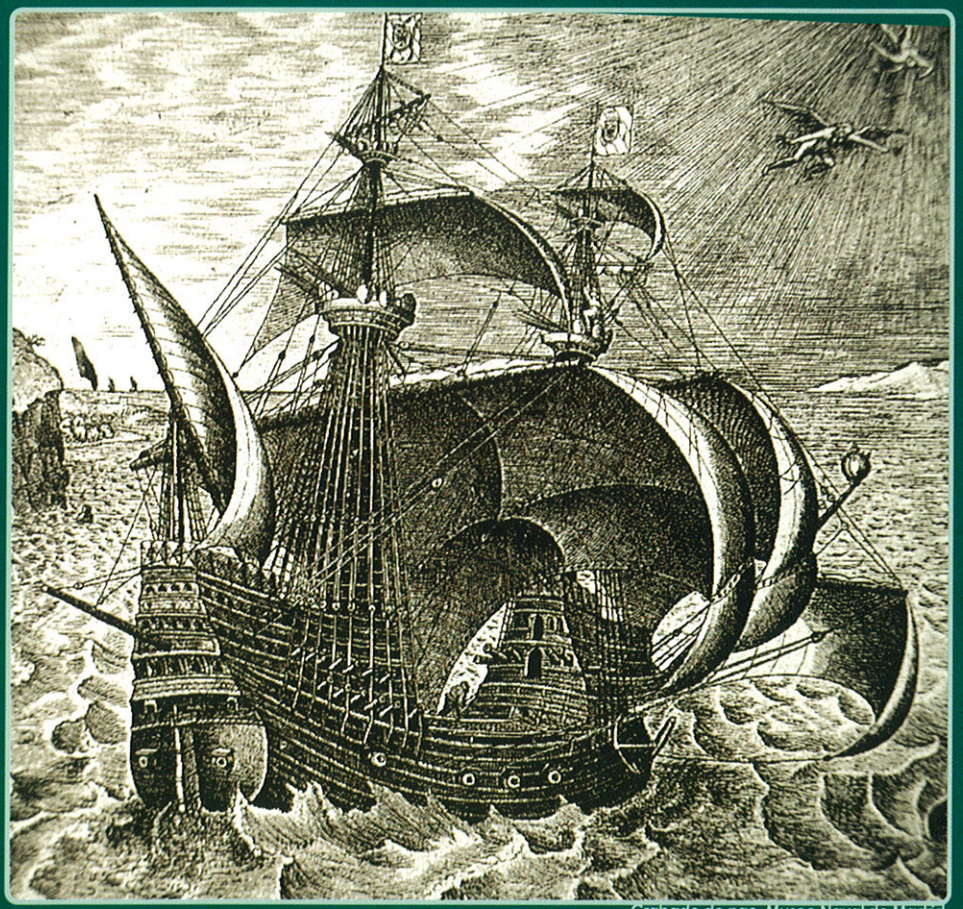
"... habían llegado ocho navíos turcos, y que había cuatro galeras y los otros cuatro galeotas, y con el artillería y arcabucería desde los navíos comenzaron a tirar a la casa y gente que por allí andaban, y echaron en tierra treinta o cuarenta arcabuceros, y que Pedro Suarez de Castilla había juntado hasta 20 caballos y 40 hombres de a pie, porque toda la otra gente se había ido huyendo a la sierra, y con estos les hizo rostro, y se tornaron a embarcar..."

Francisco Tello



Sistema para el rescate de barcos hundidos empleado en el siglo XVII. Manuscrito inédito de Pedro de Ledesma. Museo Naval de Madrid.

San Francisco Javier: FRENTE A LOS PIRATAS:



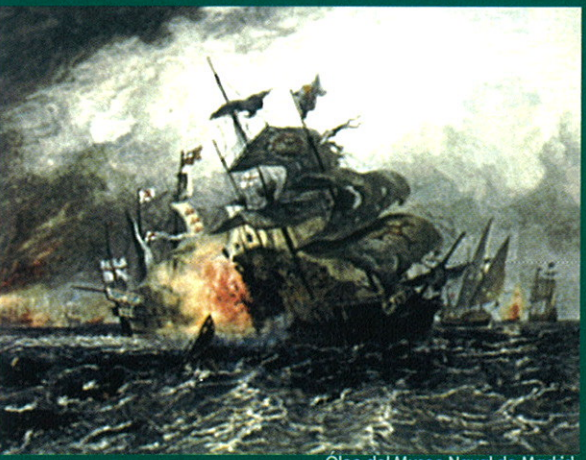
Grabado de nao. Museo Naval de Madrid.

A mediados del siglo XVII, España estaba tan llena de deudas como de aventureros y buscadores de fortuna. Uno de éstos era Marcos del Puerto, capitán de el barco San Francisco y San Diego, que participando regularmente en la carrera de Indias, esperaba la oportunidad de realizar un servicio al rey y obtener fortuna y gloria.

En el viaje de vuelta, ya en las proximidades de la Bahía de Cádiz, avistan seis embarcaciones inglesas de combate. Ante la superior potencia del enemigo, Marcos del Puerto, a bordo de su nave, ordena a todas las embarcaciones que intenten ganar el puerto. Mientras, el San Francisco Javier y Nuestra Señora de la Victoria, mandada por Juan Rodrigo Calderón, resisten el ataque para ganar tiempo.

Finalmente, ante la imposibilidad de batir al enemigo, los capitanes deciden incendiar las naves para evitar que caigan en poder de los ingleses. Éstos capturaron a algunos supervivientes y supieron de la próxima llegada de la flota de Egues, que fue emboscada y aniquilada en Santa Cruz de Tenerife.

Ante la Justicia:



Óleo del Museo Naval de Madrid.

"... y este testigo se quedó siempre en el dicho navío, hasta que llegó el fuego al árbol mayor, y se quemó, y cayó a el agua, que viendo que estaba en este estado, y que el enemigo no se podía aprovechar del dicho navío se fue a echar al agua y en el costado del navío halló a una esclava del dicho marqués de Baydes con un niño de un año en los brazos, a la cual le quitó dicho niño y con el se echó al agua..."

Antonio de Quintana.
(maestre del San Francisco Javier).

"... por tener toda la gente muerta y herida y no poder manejar las armas, ni marear la nao, dio orden al sargento que llamase a la dicha nao inglesa que estaba cerca para pegarle fuego a la dicha almiranta y quemarse con ella, y la gente que estaba arriba le dijeron que lo hiciese, que ellos se querían quemar en servicio del Rey Nuestro Señor y no entregar el navío..."

Alonso Zambrano.
(marinero superviviente del San Francisco Javier)

Galeones del siglo XVII. Academia de Bellas Artes de Sant Jordi. Barcelona.

EL ATAQUE QUE NUNCA SE DIO

Escena de una batalla naval. Museo Naval de Madrid

En 1663, la Bahía de Cádiz fue designada por Felipe III como lugar de encuentro de las embarcaciones de guerra mas poderosas que pudo reunir en sus dominios. A la nueva escuadra, comandada por el Duque de Alburquerque, se le encomendaron diversas misiones, pero su objetivo final era la ejecución de un ataque contra Portugal con el fin de terminar definitivamente con la rebelión del Duque de Braganza.

La escuadra debía encontrarse con la flota procedente de Indias en un punto prefijado al que se dirigió Alburquerque. Apurando al máximo víveres, aguada y la salud de la tripulación, esperó sin encontrar la menor señal de la esperada flota de Indias. Enfermo, con la tripulación diezmada y sin capacidad de ataque para realizar su cometido, dio por perdida la misión iniciando el regreso a Cádiz. Lo peor estaba por llegar: a los pocos días *"en la segunda guardia se avistó tierra por la proa, tan próxima que hubo de orzar metiendo el timón a la banda para no estrellarse; y como en la capitana de Oquendo, que seguía detrás, no se esperara ni advirtiera el movimiento repentino, siguiendo el rumbo chocó con la Real, le llevó el bauprés y el tajamar, le derribó el trinquete, y quedó ella misma desaparejada y con la proa desecha. Dio fondo a las anclas inmediatamente; no resistieron los cables y fue a dar a la playa de Rota, donde se hizo pedazos en poco rato batida por el mar. Las tres naves de su escuadra, que seguían en orden de fila, dos de la de Cabeza de la Vaca y una de la de Ostende, chocaron sucesivamente en los bajos, obra de un momento, antes de que los cañonazos de la Real hicieran conocer el peligro".*

Era el primer viaje de siete de las naves naufragadas, salvándose tan sólo 600 hombres. Sesenta días después llegó la flota de Indias. Tan solo había sufrido un retraso.

Vista de la Bahía de Cádiz de 1650

DRAKE Y LA ARMADA INVENCIBLE

La Armada Invencible

El siglo XVI fue la centuria en la que los galeones españoles dominaban el océano. Durante la época de la Armada Invencible hubo un nombre siempre ligado a ella: Don Álvaro de Bazán, I Marqués de Santa Cruz.

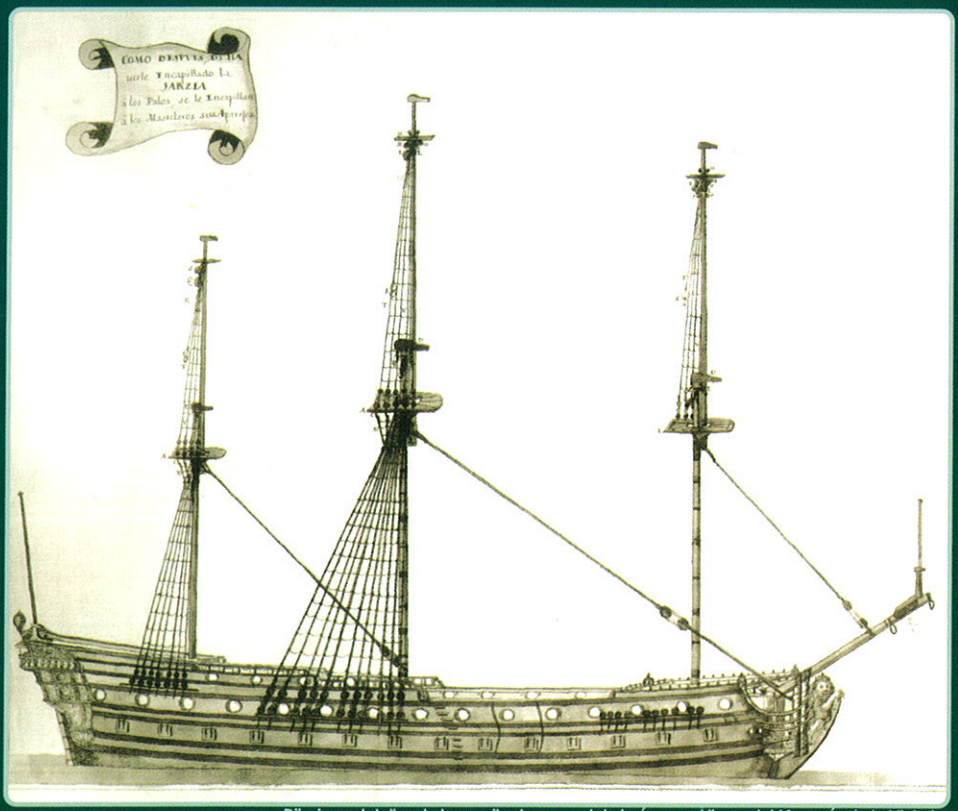
Reputado como el mejor almirante de su tiempo, en 1587 se encontraba en Lisboa organizando la armada con la que había de llevar a cabo la invasión de Inglaterra. Enterada del plan, Isabel I de Inglaterra envió a Francis Drake, al mando de una escuadra de unas 30 embarcaciones, con el objetivo de entorpecer las labores de avituallamiento de la armada. Buena parte de la dotación con la que contaba el inglés había sido facilitada por los comerciantes londinenses, que esperaban sacar parte de los beneficios del saqueo de las costas españolas.

En primer lugar Drake se dirigió a la Bahía de Cádiz, donde esperaba saquear suficientes riquezas para satisfacer a sus benefactores. No contó con una escuadra de transporte que se preparaba para salir hacia Lisboa, para cuya protección, Álvaro de Bazán envió uno de sus galeones. Al penetrar en la bahía, inicialmente no encontró resistencia, "*pero como se dirigiera sin vacilar al galeón único de guerra que se hallaba en el surgidero, y este rompiera el fuego, acertando sus balas al Lion, donde iba la insignia de Borrougs (segundo jefe de escuadra de Drake), acobardado este se salio a la mar, mientras las demás naves atacaban simultáneamente al galeón, echándolo al fondo.*"

Esta acción permitió a la población disponerse para el ataque en tierra, de forma que Drake hundió en torno a 20 embarcaciones pero no consiguió llevarse de Cádiz el jugoso botín que pretendía. Álvaro de Bazán falleció al año siguiente y nunca pudo comandar la Armada Invencible en su intento de invadir Inglaterra. Las causas de su muerte son todavía un misterio.

Cartografía de la Bahía de Cádiz de 1570

San Francisco de Asís: EL SOBERBIO



Dibujos y detalles de la arquitectura naval de la época. Álbum del Marqués de la Victoria.

A partir del siglo XVIII surgen los denominados "navíos de registro". Se trata de embarcaciones que, por iniciativa particular, realizaban la ruta comercial con América sustituyendo a la denominada Flota de Indias. El navío San Francisco de Asís formaba parte de este nuevo sistema de comercio con América, aunque por su aspecto y tamaño era más conocido popularmente como El Soberbio.

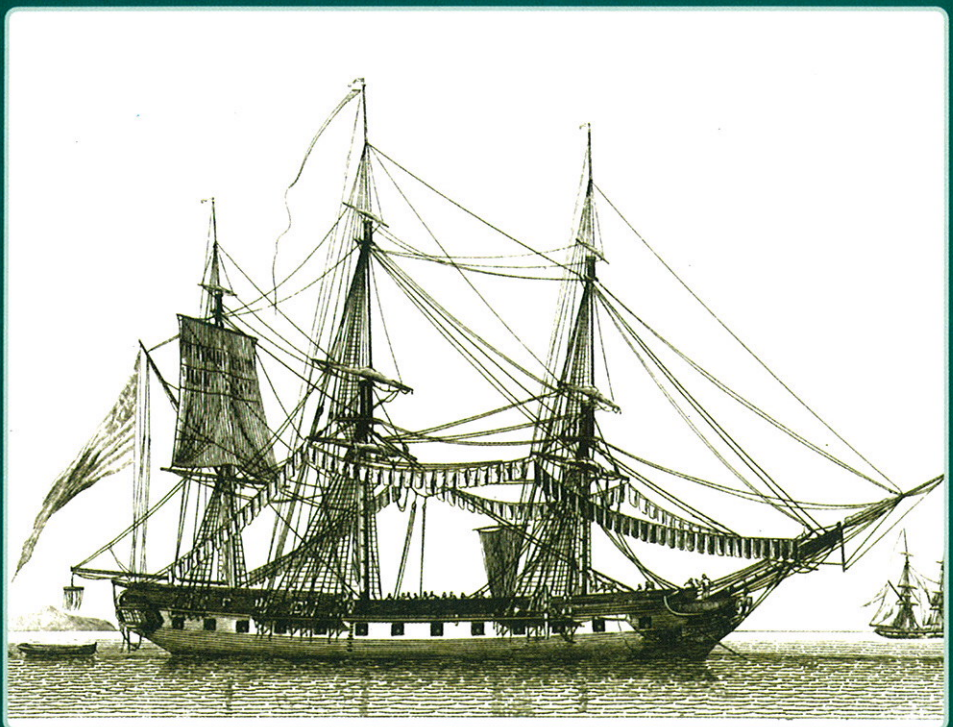
En el año 1751, dicho navío partía desde la Habana para realizar otro más de sus viajes hacia la Península, sin que su maestre, Juan Francisco de la Peña, sospechase que iba a tratarse del último.

Cuando se acercaban a las costas andaluzas, fueron recibidos por un fuerte temporal que imposibilitaba el control del navío a la vez que lo dirigía inexorablemente contra las rocas. Tras luchar duramente contra la mar, consiguieron asegurar la embarcación con dos anclas, pero la fuerza del temporal fue en aumento y terminó por romper los cabos con tal violencia que ni tan siquiera el ancla de la esperanza surtió efecto alguno.

Diego de Bicherón, el contramaestre, relataba así lo sucedido: *"Una vez que varó el barco se picaron de inmediato los palos para que no se abriese. A las 11 terminó de anegarse el barco, ya que precisamente a esta hora fue cuando aumentó mucho el temporal y la corriente se hizo más fuerte. A la 1 de la tarde comenzó a desbaratarse la popa y a las 3 estaba hecha cuarteles desde la popa hasta el palo mayor, a esta misma hora comenzó a bajar la marea y comenzaron a preparar jangadas y a poner el bote en el agua, pero este zozobró. Para las jangadas no pudieron encontrar cabos para hacerlas, así que optaron por echarse al agua a nadar los mas valientes, pero esta tentativa también falló".*

Dibujos y detalles de la arquitectura naval de la época. Álbum del Marqués de la Victoria.

La América: TRIGO, CEBADA Y ARROZ



Fragata del siglo XVIII

La América era una fragata italiana que, en su último viaje, salió del puerto francés de Marsella con un cargamento de cereales (trigo, arroz y cebada) para los consignatarios Ravina, Solier Cabane y Yugla.

El 15 de Marzo de 1787, cuando se hallaba a cinco brazas de fondo y se disponía a entrar en la Bahía de Cádiz, tocó contra unos arrecifes. El capitán intentó varar la fragata en la costa de Rota, pero ante el pronto hundimiento decidieron abandonarla a su suerte y embarcarse en la lancha del navío. Incluso llegaron a desnudarse por si llegaba el caso, poder nadar mejor.

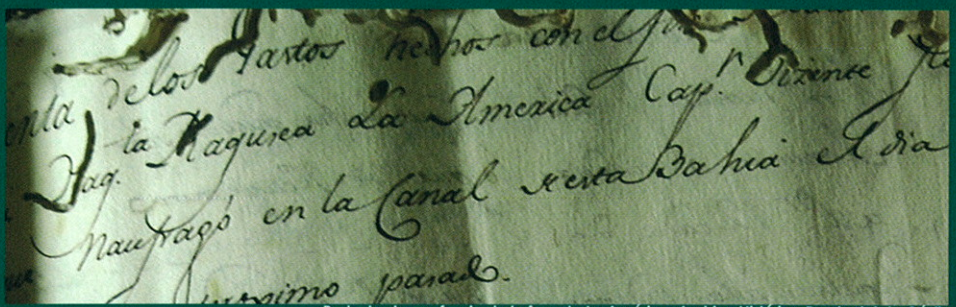
Fueron recogidos por una nave veneciana que se hallaba fondeada en las cercanías y trasladados posteriormente al navío El Epidauro, no sin antes dirigirse al lugar del naufragio para realizar un infructuoso intento de rescatar parte del cargamento.

Entre la documentación firmada ante notario y conservada en los protocolos notariales de la Escribanía de Marina de Cádiz, se encuentra el requerimiento y juramento de cómo los consignatarios renuncian a la carga, dando un poder al cónsul de la ciudad italiana de Ragusa, ciudad de orígen de la nave, para que aprovechase todo lo que pudiese salvarse de la fragata.

Para las labores de rescate se utilizaron dos barcas de gran tamaño, una lancha de la capitanía del puerto y cinco buzos que trabajaron durante siete días. Fue recuperado diverso material en la playa.

Según certificó el escribano, todo lo que se recuperó fue vendido en El Puerto de Santa María: tres anclas, un anclote, un cable, un pedazo de cable y velas, el bote, cuatro cañones y tres pedreros, una campana de bronce, velamen y parte de la arboladura, así como otros materiales.

Modelo de fragata. Museo Naval de Madrid



Protesta de naufragio de la fragata La América. Archivo Histórico Provincial de Cádiz

El Bucentaure: DOBLEMENTE NAÚFRAGOS

El navío Bucentaure desarbolado durante la batalla de Trafalgar. Musée national de la Marine de París

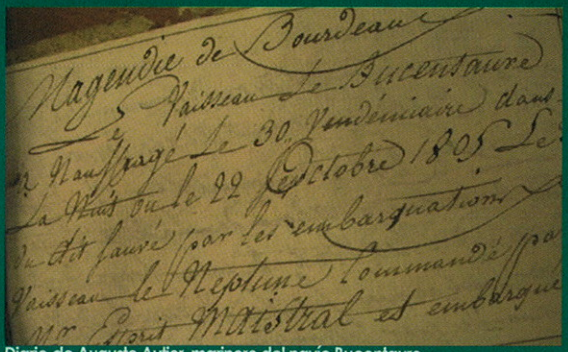
Cuando naufragó, después de haber participado en el combate naval de Trafalgar, el navío de línea francés de 80 cañones Bucentaure, buque insignia de la escuadra hispano-francesa, botado en el astillero de Toulon en 1804, contaba solamente con un año de vida.

Los ingleses después de rendirlo y causarle graves daños, lo apresaron y tomaron a remolque para conducirlo a Gibraltar, consiguiendo mantenerlo a flote a pesar del fuerte temporal de lluvia y viento y del mal estado del buque. El 23 de octubre de 1805 los franceses retomaron el mando de la nave poniendo rumbo a la canal de la Bahía de Cádiz con la ayuda de un marino español que conocía la zona. Un error del piloto hizo que el barco se aproximara a los bajos cercanos al Castillo de San Sebastián, tocando en uno de ellos. La tripulación, en un intento desesperado por mantenerse a flote, soltó lastre tirando por la borda alimentos, cañones y todo lo que pudiera servir para aligerar peso.

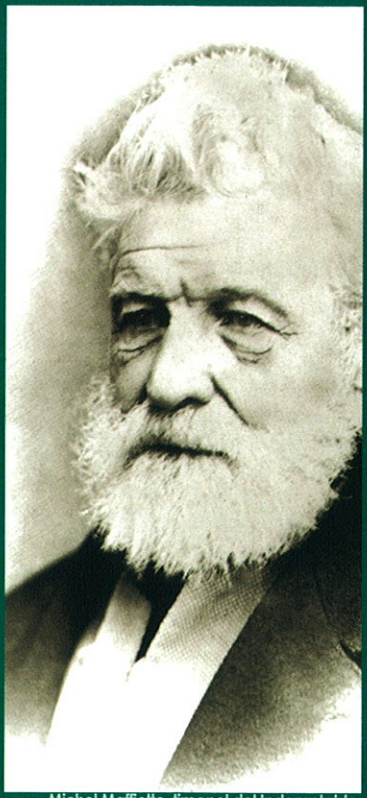
El auxilio no llegó a tiempo, pudiendo salvarse sólo la tripulación trasbordada al buque francés Indomptable. El destino no obstante les volvió a jugar una nueva mala pasada. A consecuencia del fuerte temporal, el 25 de octubre naufraga también este barco cerca del Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María, pereciendo unos doscientos tripulantes del Bucentaure y 500 del Indomptable. Los supervivientes consiguieron llegar a nado a la costa portuense, entre ellos Michel Maffiotte, timonel del navío Indomptable, que relató años después los pormenores de esta tragedia en su diario. Muchos llegaron sin apenas ropa, desorientados y hambrientos, siendo auxiliados tanto por la población civil como por la militar, siendo destacable la labor del Regimiento de Infantería de Zaragoza.

Parte de la tripulación superviviente regresaría tiempo después a su patria cruzando a pie España, entre ellos Ferdinand Parseval-Deschenes, marinero francés embarcado en el puerto francés de Toulon como voluntario con apenas 13 años.

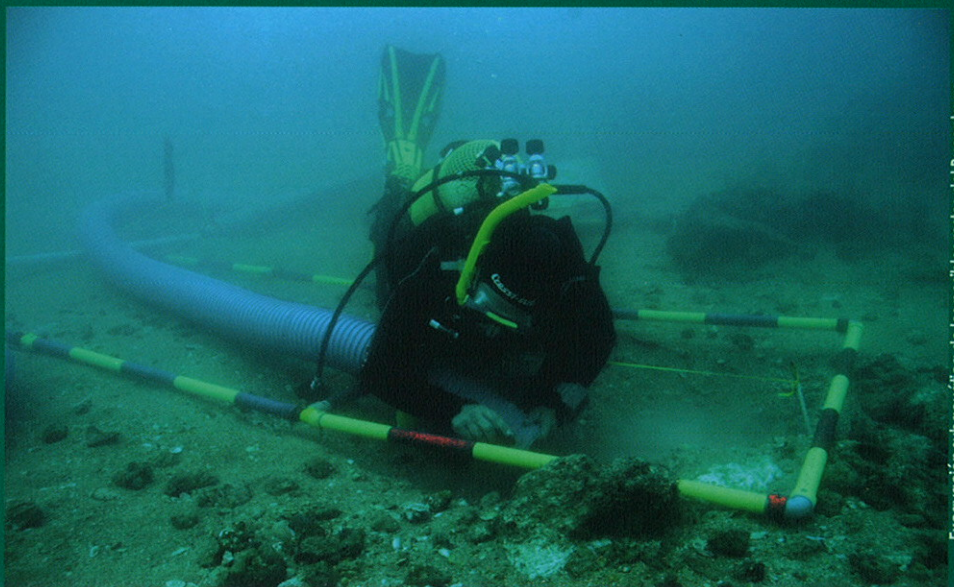
Tratamiento de conservación in situ de un cañón probablemente perteneciente al Bucentaure



Diario de Auguste Autier, marinero del navío Bucentauro.
Memorias de Michel Maffiotte. Biblioteca Municipal de Sta. Cruz de Tenerife



Michel Maffiotte, timonel del Indomptable.
Cedida por su descendiente C. Maffiotte.



Excavación subacuática de los posibles restos del Bucentaure

El Fougueux: LA TRAGEDIA DE LA IMPOTENCIA

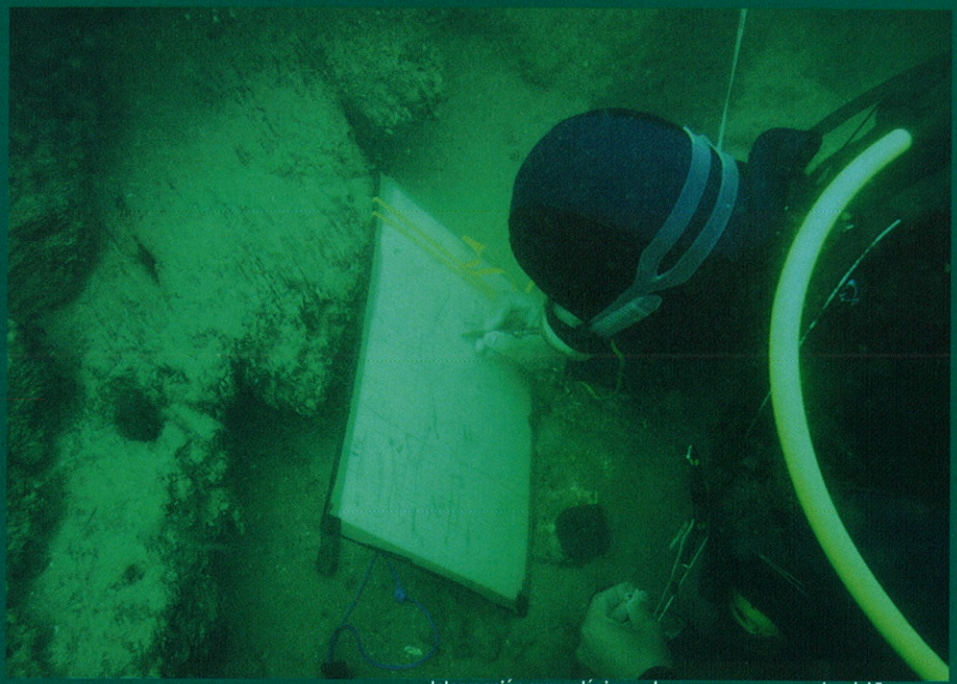
Escena del combate naval de Trafalgar

El Fougueux fue uno de los diecisiete navíos capturados el 21 de octubre de 1805 por los ingleses tras el combate naval de Trafalgar. A pesar de sus esfuerzos por conducirlo a Gibraltar, la fuerte tempestad que se desató hizo que se soltara del barco inglés que lo remolcaba.

Debido a que el barco se hallaba gravemente dañado tanto en los mástiles como en las velas, las corrientes y el fuerte viento reinante lo empujaron hacia la costa de Cádiz, concretamente a la zona de Sancti Petri, donde naufragó al chocar contra unos arrecifes.

El capitán de fragata Bazin que sustituyó en el mando al capitán Baudouin, muerto en el combate, informó que el barco perdió su palo de mesana mientras era remolcado por el navío inglés. A las 10 de la noche, según comunicó éste, el Fougueux pedía socorro ante su pronto hundimiento. A pesar de las labores de salvamento, los ingleses solamente pudieron rescatar a 40 franceses. Debido a las circunstancias meteorológicas, el barco fue abandonado a su suerte con casi toda la tripulación a bordo. Se estrellaría cerca de la costa española 28 horas después.

Casi todos los miembros de la dotación que permanecieron a bordo murieron, un total de 562. Sólo 18 tripulantes se atrevieron a arrojarse al embrabecido mar, agarrados a una pequeña balsa que fabricaron en un intento desesperado por salvar sus vidas. Fueron rescatados en la Playa de Camposoto (San Fernando) por una patrulla del Regimiento de Caballería de Farnesio que, al mando de Antonio Mira Manso, se adentró en el mar a caballo para auxiliarlos. Este oficial, viendo el mal estado que presentaban los náufragos, llegó incluso a alimentarlos en un ventorrillo cercano con pan y queso, que pagó de su propio bolsillo.



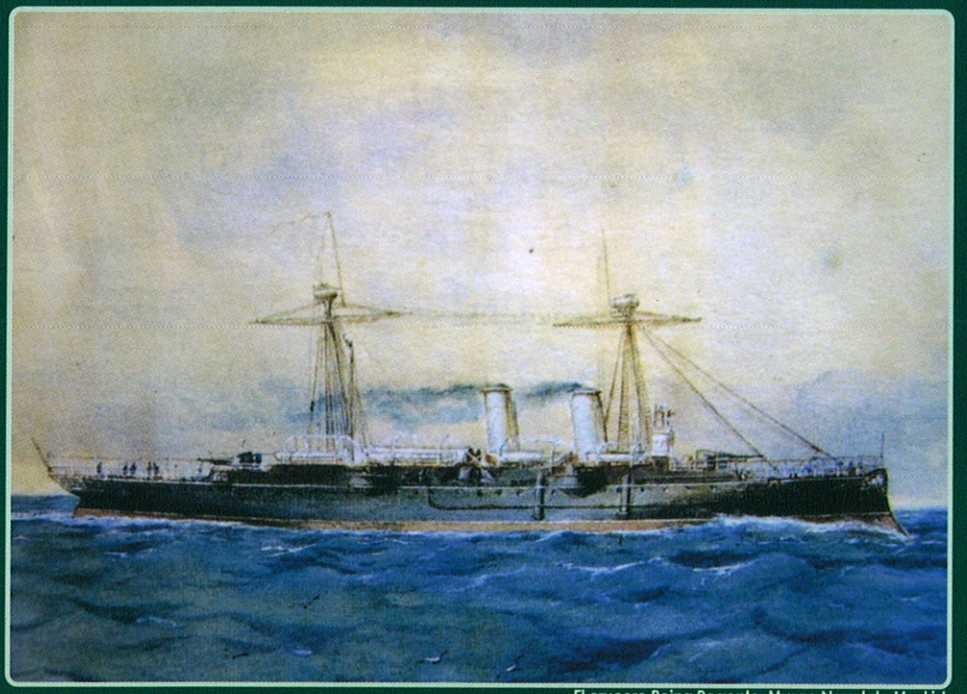
Intervención arqueológica en los que se suponen restos del Fougueux

Fragmento de cabo posiblemente del Fougueux

Zapato hallado entre los posibles restos del Fougueux

Dispersión de balas in situ pertenecientes probablemente al Fougueux

Reina Regente... Y SEGUIMOS SIN NOTICIAS



El crucero Reina Regente. Museo Naval de Madrid.

El naufragio del crucero Reina Regente es uno de los más trágicos sucesos de la crónica naval contemporánea de España. Su último viaje se produjo el 9 de marzo de 1895, cuando el barco puso rumbo desde Cádiz a Tánger para trasladar la embajada del Sultán de Marruecos. A su regreso debía asistir a la botadura del crucero Carlos V, por lo que el capitán, Antonio Sanz, dio orden de zarpar desoyendo los consejos del embajador sobre el mal estado del tiempo.

El buque fue avistado navegando con dificultad por última vez desde el mar por dos mercantes, y ya desde territorio español, por unos campesinos de la ensenada de Bolonia, cerca de Tarifa. La falta de noticias en el puerto gaditano comenzó a preocupar a la población, ya que muchos miembros de la tripulación eran originarios de la ciudad de Cádiz.

Al amainar el temporal se iniciaron las operaciones de rescate, las cuales duraron varios días aunque con infructuoso resultado. Los días posteriores fueron apareciendo en las playas de Algeciras, Tarifa, Estepona, Conil y otras próximas, varios restos del buque. Finalmente, ante la evidencia, se dio por desaparecido perdiéndose los 412 hombres que formaban la tripulación en aquel viaje.

El destino hizo que varias personas se libraran de aquella tragedia: dos marineros que no llegaron a embarcar en Tánger, y el teniente de navío Posada que disfrutaba de un permiso por contraer matrimonio, conociéndose popularmente a este marino en la época como la "reliquia del Reina Regente".

Sin embargo, el verdadero y único superviviente del naufragio fue un perro de raza terranova perteneciente a uno de los oficiales, el alférez de navío don José María Enríquez Fernández, natural de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz). Este se salvo de la tragedia manteniéndose a flote en un trozo del barco. Fue recogido por un buque inglés que lo adoptó como mascota. Tiempo después, el barco arribaba al puerto sanluqueño de Bonanza, donde al reconocer la costa saltó de la cubierta y se dirigió a la casa de los padres del dueño, causando una lógica sorpresa.

Naufragio del crucero Reina Regente. Museo Naval de Madrid.

¿Que barquito será aquel
que viene dando tumbos?
Será el «Reina Regente»
que viene del otro mundo.

Copla popular

Dibujo de un perro de raza terranova.

Teniente de Navío Posada Torres (imagen cedida por la familia Posada).

El Reina Regente en el arsenal de la Carraca (San Fernando, Cádiz)