

LA ARTILLERÍA NAVAL

El estudio de la artillería es un elemento importante para poder identificar los restos que se localizan bajo el agua, ya que la artillería define la categoría de un buque.

El artillado de las naves en los primeros tiempos consistió en situar a proa las piezas de mayor alcance y en las bandas las de mayor potencia. Desde la aparición del galeón la artillería se dispone en cada cubierta de manera que cubría todo el horizonte. En la parte central del barco se situaban las piezas de mayor peso, por razones de estabilidad, distribuidas en las diferentes cubiertas que tuviese el barco. Para el siglo XVIII también la distribución de cañones en las cubiertas del barco se realizó disponiendo abajo los de mayor peso y calibre, y disminuyendo éstos progresivamente conforme se ascendía. Las portas se distribuían a babor y a estribor entre 13 y 16 por batería y 6 o 7 en el alcázar. En el frontón del castillo se colocaban las carronadas; por popa, bajo el espejo, había dos cañones llamados «guarda timones». Sobre la borda se disponían piezas giratorias de pequeño calibre, montadas a veces sobre horquillas, que eran de fácil y rápido manejo.

La Real Armada española empezó a utilizar, desde inicios del siglo XVIII los calibres franceses de 36,24,18,12,8 y 6 libras. Los franceses, a partir de la Ordenanza de 1.778 fabrican piezas de dos largos diferentes para los calibres de 12, 6 y 4, diferenciándose entre piezas cortas y largas.

Además del artillado de las baterías para objetivos que se encuentran a largo alcance, los buques llevaban a bordo otras piezas con características especiales de tiro, como los llamados «pedreros», obuses, morteros, carronadas...

Pedreros: Como recuerdo a los antiguos cañones que lanzaban balas de piedras se continuó denominando de esta manera a los pequeños cañones de bronce o hierro que se cargaba por la culata con una pequeña bala. Iba montada en una horquilla giratoria.

Obuses: aparecen como reglamentarios en 1.783. Pieza lisa, de avancarga, intermedia entre el cañón y el mortero y de tiro curvo, que dispara granada explosiva hueca y rellena de pólvora.

Morteros: Se emplearon en la Marina durante la segunda mitad del siglo XVII y la totalidad del XVIII. Es un arma portátil que dispara proyectiles explosivos a baja velocidad y corto alcance, pero de tiro curvo.

Carronadas: cañones cortos y ligeros, destinados a utilizar proyectiles vacíos explosivos y muy efectivos a cortas distancias. Carentes de potencia para perforar, causaban graves daños barriendo la cubierta con una lluvia de astillas, e inutilizando a la tripulación para el abordaje.

Además, el buque contaba con una ingente cantidad de armamento personal, para el caso de abordaje y de la lucha cuerpo a cuerpo: pistolas, espadas, hachas y picas. Con respecto a la munición, destacar las balas maciza y la metralla para los cañones de batería, estableciéndose el calibre de los mismos en función del peso de la bala que disparaban, de ahí que se hable de cañones de 36 libras, 24 libras...

Para desarbolar los buques se fabricaron formas especiales, con objetivos variados:

Bala de palanqueta: Se compone de dos balas del calibre de la pieza a cuyo servicio está destinada, unidas por una barra de hierro. Empleo exclusivo para buques y a corta distancia, para destruir el velamen y el cordaje.

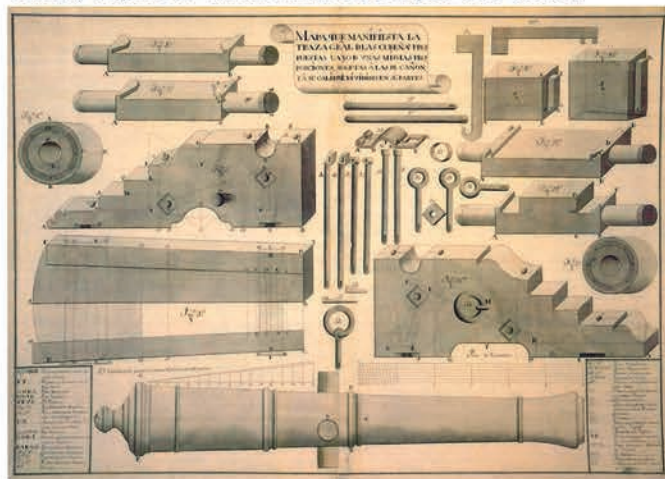
Bala encadenada: Compuesta por dos balas del calibre de la pieza unidas por una cadena de hierro, que desarbolaba a su paso.

Bala enramada: más antigua que las anteriores

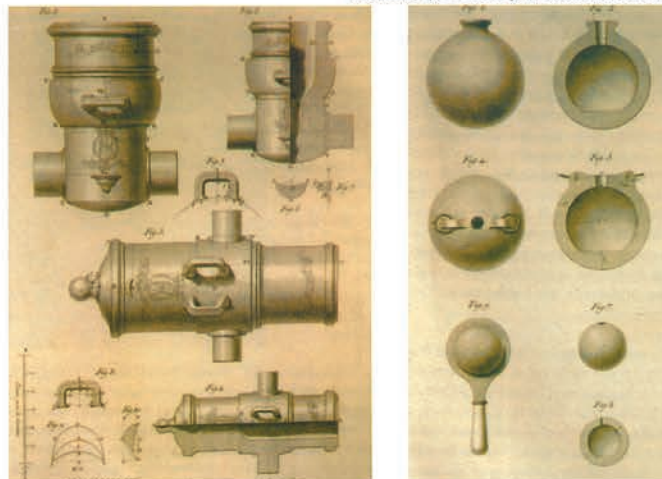
Angelotes: Bala esférica con varias cuchillas curvas, unidas a ella por medio de pernos que les permitían abrirse o cerrarse.

Un aspecto interesante es el concerniente al coste de la artillería en relación al total del buque: en la década de los años 80 del siglo XVIII, un navío de tres puentes, enteramente pertrechado y forrado con planchas de cobre estaba valorado aproximadamente en unos 3.700.000 reales de vellón, elevándose el valor de su artillería, incluido el cureña, la pólvora y las municiones, a algo más de un tercio del total.

Cañón y despiece de cureña. Album del Marqués de la Victoria.



Morteros, obuses y munición naval.



EL NAVÍO DE LÍNEA

Los navíos que participaron en la Batalla Naval de Trafalgar fueron contruidos a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX siguiendo las trazas de distintos sistemas constructivos desarrollados durante esta etapa histórica.

Ya en el siglo XVII asistimos a importantes transformaciones y cambios progresivos en la concepción del buque de guerra: los galeones. Se cuestionan los sistemas de construcción tradicionales, produciéndose a finales de siglo una ruptura definitiva con la consolidación de nuevos trazados constructivos que responden a distintas necesidades: garantizar la seguridad en la mar, asegurar una mejor maniobrabilidad y aumento de velocidad, y permitir portar un mayor número de artillería para mantener la supremacía marítima en unos momentos en los que era decisivo conservar el dominio del comercio con las colonias de ultramar. Francia, Inglaterra y España compiten por construir los mejores navíos y conseguir las flotas navales más potentes.

El Navío de Línea, concebido en 1653 por la marina inglesa, era ya a comienzos del siglo XVIII el tipo de embarcación predominante en el resto de marinas de guerra europeas. La influencia francesa llega hasta la Armada española, que adopta el «Navío de Línea» como buque de guerra, abandonando definitivamente el uso de los pesados y lentos galeones. Su igualdad en maniobrabilidad y velocidad permitía enfrentar al enemigo en la batalla disponiéndose en línea por escuadras, desarrollando de este modo una novedosa táctica de combate que dará nombre a estos

buques: «Navíos de Línea». Se clasifican en Navíos de 1ª clase, con 3 cubiertas y 98-120 cañones - a excepción del Santísima Trinidad, el mayor navío construido y mejor artillado hasta el momento con 4 puentes y 136 cañones; Navíos de 2ª clase, con 2 cubiertas y 74-98 cañones; y Navíos de 3ª clase, con 2 cubiertas y 60-74 cañones.

Los navíos españoles se proyectaron con formas estructurales más alargadas y macizas que los ejemplares europeos. Los distintos sistemas de construcción desarrollados para la mejora de los buques a lo largo del siglo XVIII absorbieron sucesivamente tendencias francesas e inglesas.

A lo largo del siglo XVIII se detectan numerosas innovaciones y mejoras técnicas en los sistemas constructivos europeos, siendo las más destacadas: utilización de sistemas de dobles cuadernas que aseguraban una mayor resistencia a la estructura del navío; colocación de la mesa de guarnición a la altura de la primera batería como un elemento saliente del casco; desarrollo de nuevos tipos de bombas de achique; introducción de los focos y los estays; sustitución de la barra horizontal por la rueda de timón con guardines para facilitar el gobierno; refuerzo de los cascos con cintones; sustitución del embreado de los forros, utilizado hasta el momento, por pintura; y profusión decorativa de los cascos. Tras el Combate de Trafalgar, se impuso la industrialización y la era del vapor abandonándose paulatinamente el uso de Navíos de Línea y de vela en general como buques de guerra. A partir del año 1850 no se vuelven a construir navíos de guerra con propulsión exclusivamente a vela.



Sección de un navío de línea (sistema Jorge Juan).



Museo Naval. Madrid.

Sección de un navío de línea (sistema Gautier).

NAVÍOS	SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN	PARTICULARIDADES
RAYO	Gastañeta	Tendencias holandesas y francesas
SANTÍSIMA TRINIDAD	Jorge Juan	Estudia y adopta el sistema de construcción inglés
SAN FRANCISCO DE ASÍS	Gautier	
SAN AGUSTÍN		Vuelve a las tendencias francesas
MONARCA	Romero de Landa	Supuso un hito en la construcción naval española
NEPTUNO		
ARGONAUTA	Retamosa	Se aplica en los últimos navíos de línea españoles contruidos a finales de siglo.

Navío de S.M.I.* **ACHILLE**



DATOS DE CONSTRUCCIÓN

Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa
Año de construcción	1803
Astillero	Rocheft
Sistema de Construcción	
ó Constructor	Jacques -Noël Sané
Dimensiones	
Eslora	55,87 m
Manga	14,29 m
Puntal	7,14 m

ARTILLERÍA

Cañones	74 [En Trafalgar 78]
Calibre 36	28
Calibre 18	30
Calibre 8	16
Carronadas	
Calibre 36	4

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Observación
Capitán	Deniéport
Tripulantes	800
Bajas en Trafalgar	
Muertos	480
Heridos	30
Capturados	160



National Maritime Museum. Londres.



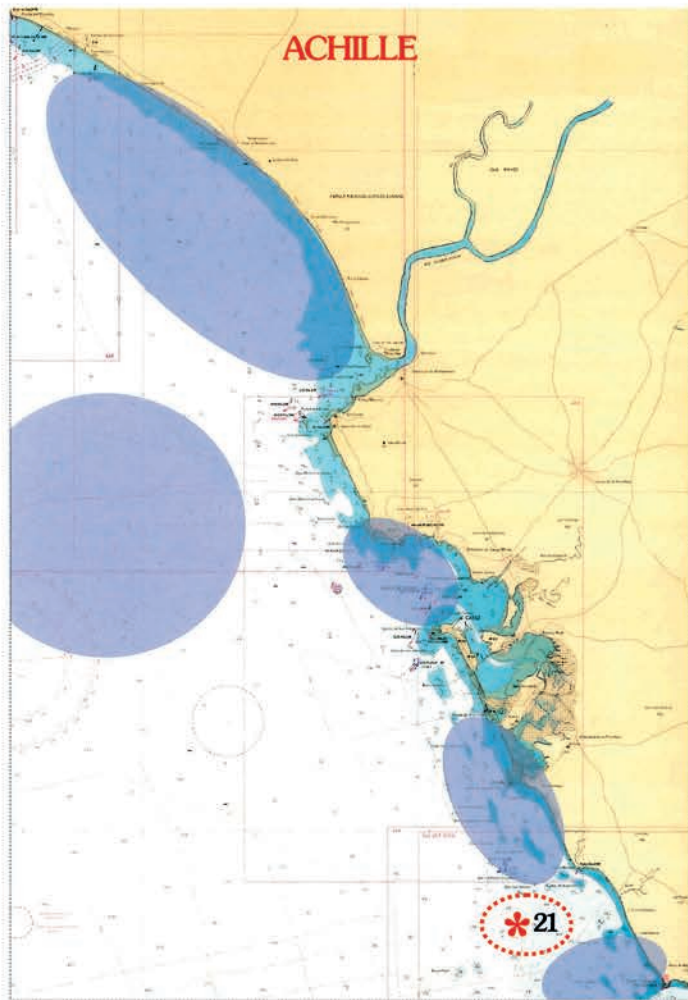
Rescate de la mujer de un artillero a bordo del Achille.
Bridgeman Art Library. Londres

Historia del barco:

El navío *Achille* fue construido en el año 1803 en el astillero francés de Rochefort. Integrado desde 1805 en la Flota del mismo Departamento al mando del Contralmirante Missiessy, recibió órdenes de Napoleón Bonaparte, junto con otros buques, de dirigirse hacia América, concretamente a La Martinica, como parte de la estrategia del emperador de Francia para alejar al almirante inglés Lord Nelson y a su escuadra del Canal de la Mancha. La descoordinación del encuentro con la «Escuadra Combinada» al mando del almirante francés Villeneuve, hizo que el *Achille* permaneciese en aguas del Caribe mientras el resto de la Escuadra de Rochefort regresaba a Europa. En el viaje de vuelta, integrado ya en la escuadra hispano-francesa a las órdenes de Villeneuve y Gravina, participa el 22 de julio de 1805 en el Combate de Finisterre, donde la armada española perdería dos barcos, el *Firme* y el *San Rafael*.

Después de una estancia de varias semanas fondeados en aguas gallegas, se dirigirá con el resto de la escuadra a Cádiz, donde permanecerá desde el día 19 de agosto hasta el 20 de octubre de 1805, día en que recibe órdenes de salir de la Bahía de Cádiz, participando el 21 de octubre de 1805 en la Batalla Naval de Trafalgar.

* Su Majestad Imperial

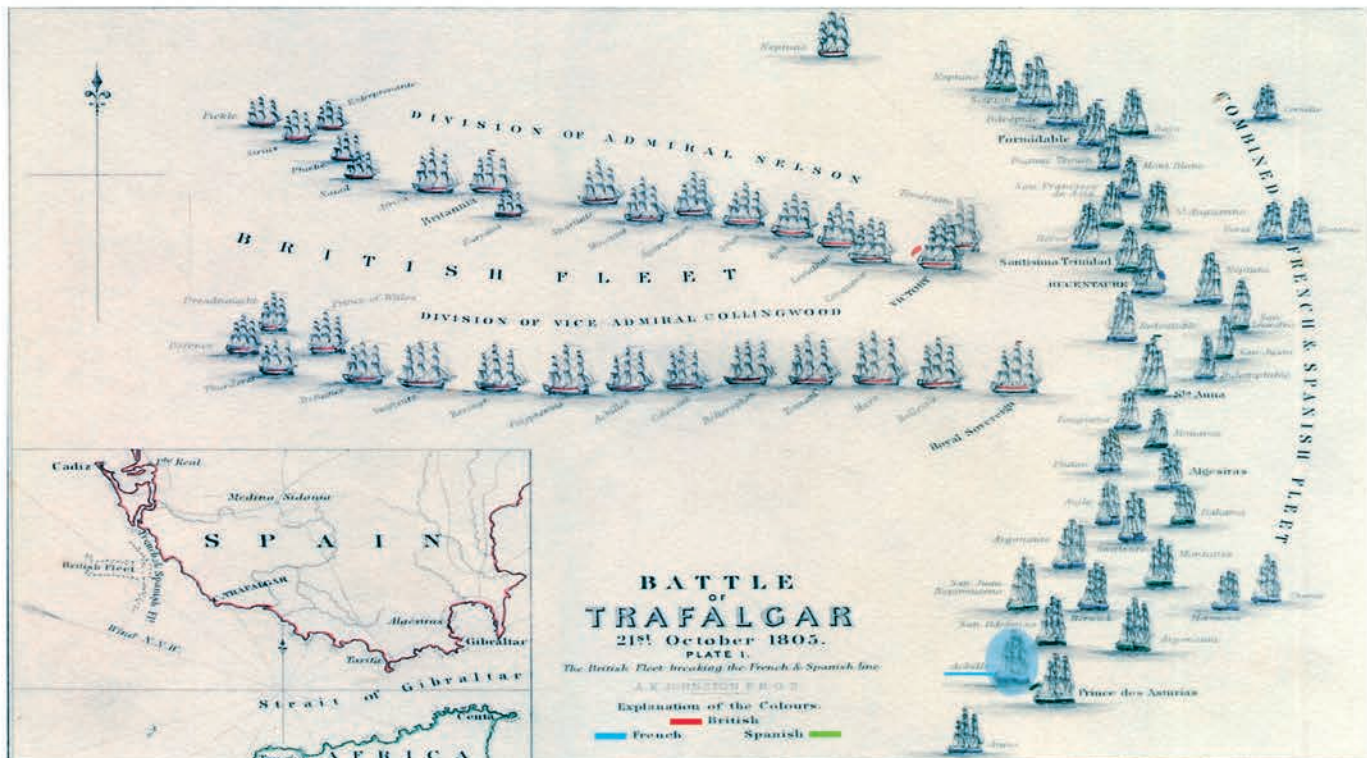


Achille en Trafalgar

Después de batirse con los buques ingleses durante varias horas, se incendió y explotó como consecuencia de alcanzar el fuego la Santa Bárbara ó almacén de la pólvora. Los partes oficiales de los barcos de las tres escuadras participantes en el combate recogen su explosión, aunque con algunas diferencias con respecto a la hora que se produjo el estallido del barco, oscilando entre las 17 y las 18 horas. Antonio Escaño, segundo en el mando de la escuadra española, dejó escrito: «...Se volo en la acción, después de haberse batido con todo vigor...»¹. Este hecho marcó el final del combate. Antes de hundirse fue rescatada parte de la tripulación por varios barcos ingleses, entre ellos el navío inglés *Prince* salvando a ciento cuarenta hombres².

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 284

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900*. P. 229



Navío de S.M.I. AIGLE



National Maritime Museum. Londres.

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

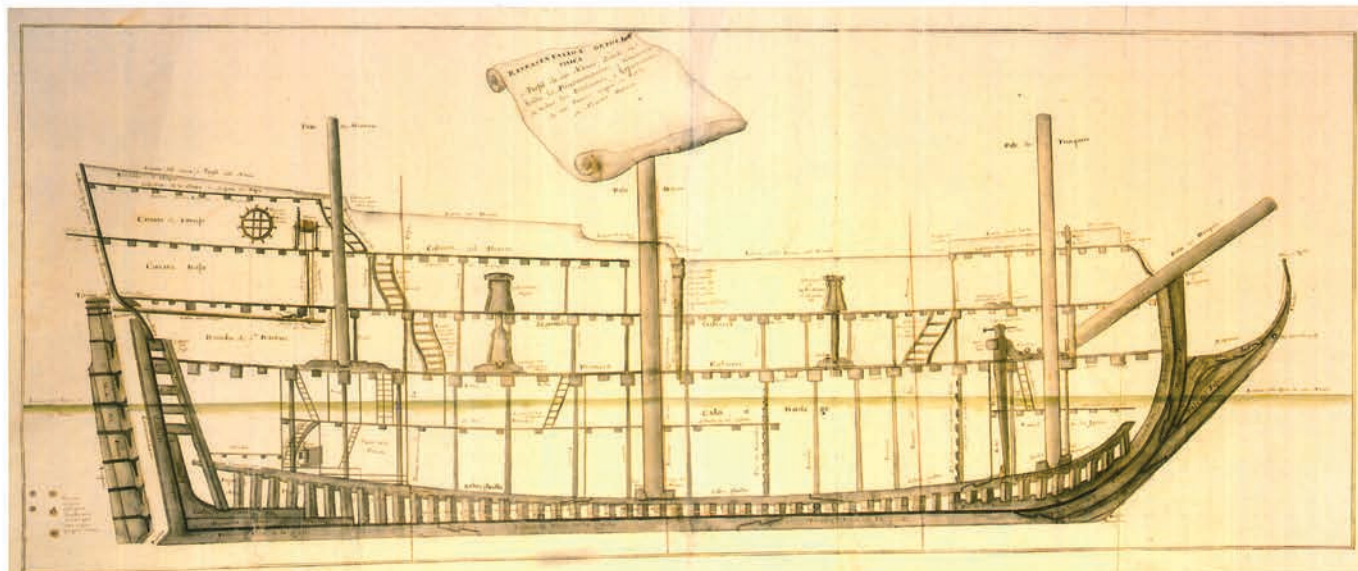
Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa
Año de construcción	1800
Astillero	Rocheport
Sistema de Construcción ó Constructor	Rolland
Dimensiones	
Eslora	55,87 m
Manga	14,29 m
Puntal	7,14 m

ARTILLERÍA

Cañones	74 [En Trafalgar 78]
Calibre 36	28
Calibre 18	30
Calibre 8	16
Carronadas	
Calibre 36	4

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Observación
Capitán	Pierre P. Courrage
Tripulantes	800
Bajas en Trafalgar	
Muertos	100
Heridos	200
Capturados	15



Album del Marqués de la Victoria

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1800 en el astillero francés de Rocheport. Desde su botadura tuvo como misión la vigilancia de la costa de Francia. El 22 de julio de 1805 participó frente a las costas de Galicia en el Combate de Finisterre, donde se enfrentaron la Escuadra Combinada, al mando del almirante francés Villeneuve, contra la escuadra inglesa del almirante Calder. A consecuencia de este enfrentamiento perdió seis miembros de la tripulación. El día 19 de agosto llega a la Bahía de Cádiz junto con el resto de la Escuadra hispano-francesa después de haber permanecido unas semanas en Galicia. El 20 de octubre sale de Cádiz, enfrentándose horas más tarde con la escuadra inglesa, frente a Cabo Trafalgar.



Aigle en Trafalgar

El 21 de octubre Antonio Escaño, segundo en el mando de la Escuadra Combinada después del General Gravina, describe el comportamiento del barco francés en la batalla: «...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 de El Puerto de Santa María...»¹

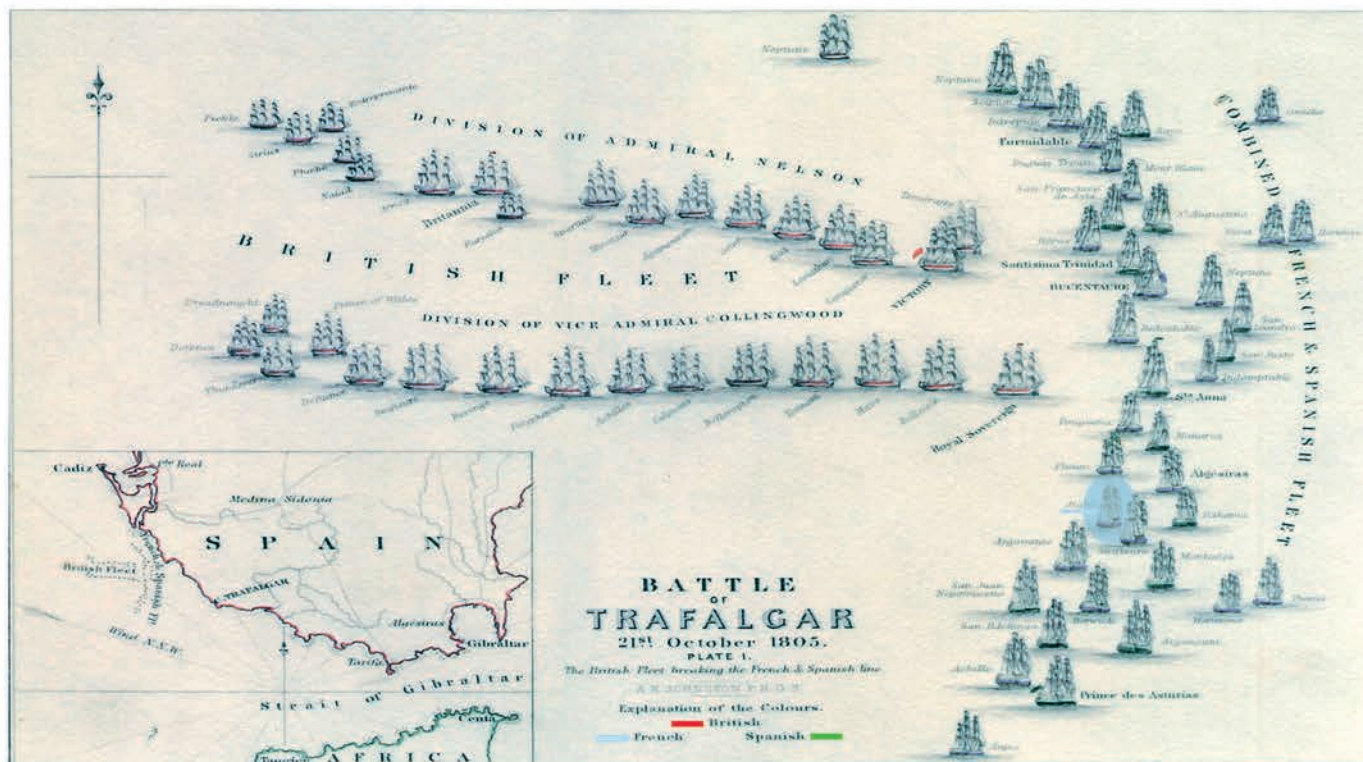
Después de la batalla fue capturado por los ingleses, siendo remolcado por el navío inglés *Defiance* con la intención de conducirlo a Gibraltar. Pero debido al fuerte temporal que se desató se vieron obligados a soltarlo. La falta de gobierno del buque al hallarse sin mástiles le impidió luchar contra el fuerte oleaje del suroeste que le condujo a la zona de Torregorda donde, según el parte del vigía de Cádiz², permaneció fondeado desde el 23 al 25 de octubre intentando evitar estrellarse contra la costa. Este mismo día consiguió salir de esa zona y entrar en la Bahía de Cádiz, pero la arboladura de emergencia que llevaba no impidió que, empujado por el temporal, fuera a varar en el placer de arenas de la costa norte de esta bahía, concretamente en la Barra de El Puerto de Santa María³, en la desembocadura de El Río San Pedro⁴.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 283.

² González- Aller Hierro, J.I. (2004). Pp. 1019 y 1082

³ Márquez Carmona, L. (2003). P. 39

⁴ González- Aller Hierro, J.I. (2004). P. 1117



Navío de S.M.C.* ARGONAUTA



Museo Naval. Madrid.

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

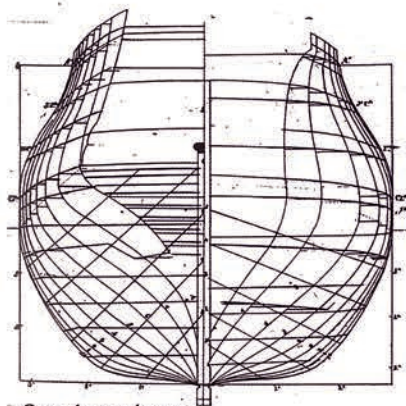
Clase	2ª
Nacionalidad	Española
Año de construcción	1796
Astillero	El Ferrol
Sistema de Construcción ó Constructor	Retamosa
Dimensiones	Eslora 55,60 m
	Manga 15,00 m
	Puntal 7,22 m

ARTILLERÍA

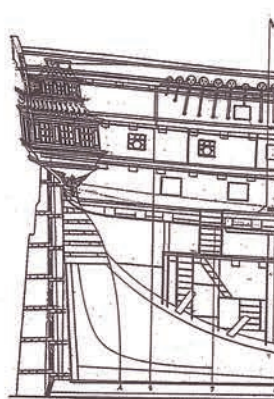
Cañones	80 [En Trafalgar 94]
Calibre 36	30
Calibre 18	32
Calibre 8	16
Obuses	
Calibre 30	12
Calibre 4 (bronce)	4

DOTACIÓN

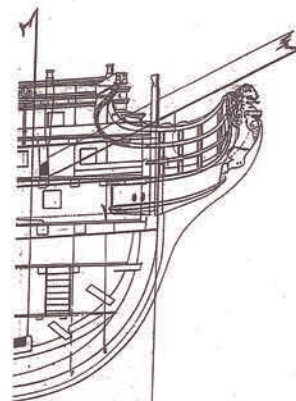
Formación en combate	Escuadra de Observación
Capitán	Antonio Pareja
Tripulantes	801
Bajas en Trafalgar	Muertos 100
	Heridos 200
	Capturados ¿?



Caja de cuadernas



Sección proa popa.



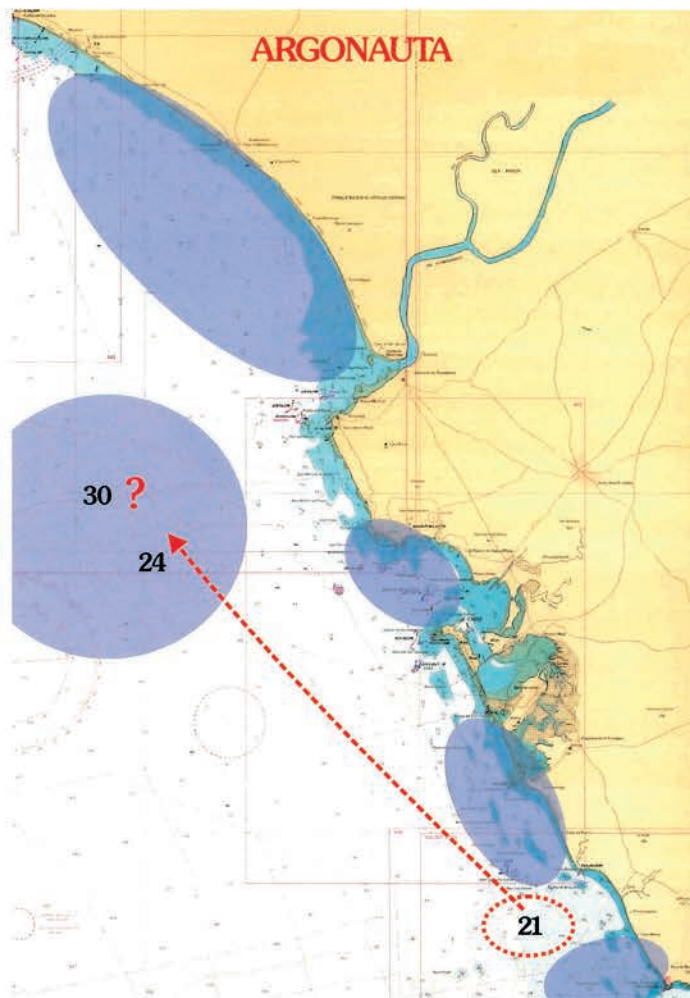
Museo Naval. Madrid.

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1796 en el astillero gallego de El Ferrol. Era gemelo del navío *Neptuno*, también naufragado después del combate de Trafalgar. Fue el último buque construido en las graderías de los astilleros españoles durante el siglo XVIII. El General Gravina efectuaría a bordo el viaje de la Escuadra Combinada hacia La Martinica, siendo su buque insignia hasta que, debido a los daños que sufrió el 22 de julio de 1805 al luchar contra la escuadra inglesa del almirante Calder en el Combate de Finisterre, se vio obligado a arbolar su pabellón en el navío *Príncipe de Asturias*.

Después de su estancia en Galicia el *Argonauta* llegó el día 19 de agosto a la Bahía de Cádiz junto con el resto de la escuadra hispano-francesa, donde permaneció anclado, hasta que el 20 de octubre sale de esta bahía rumbo a Trafalgar para entrar en combate.

* Su Majestad Católica



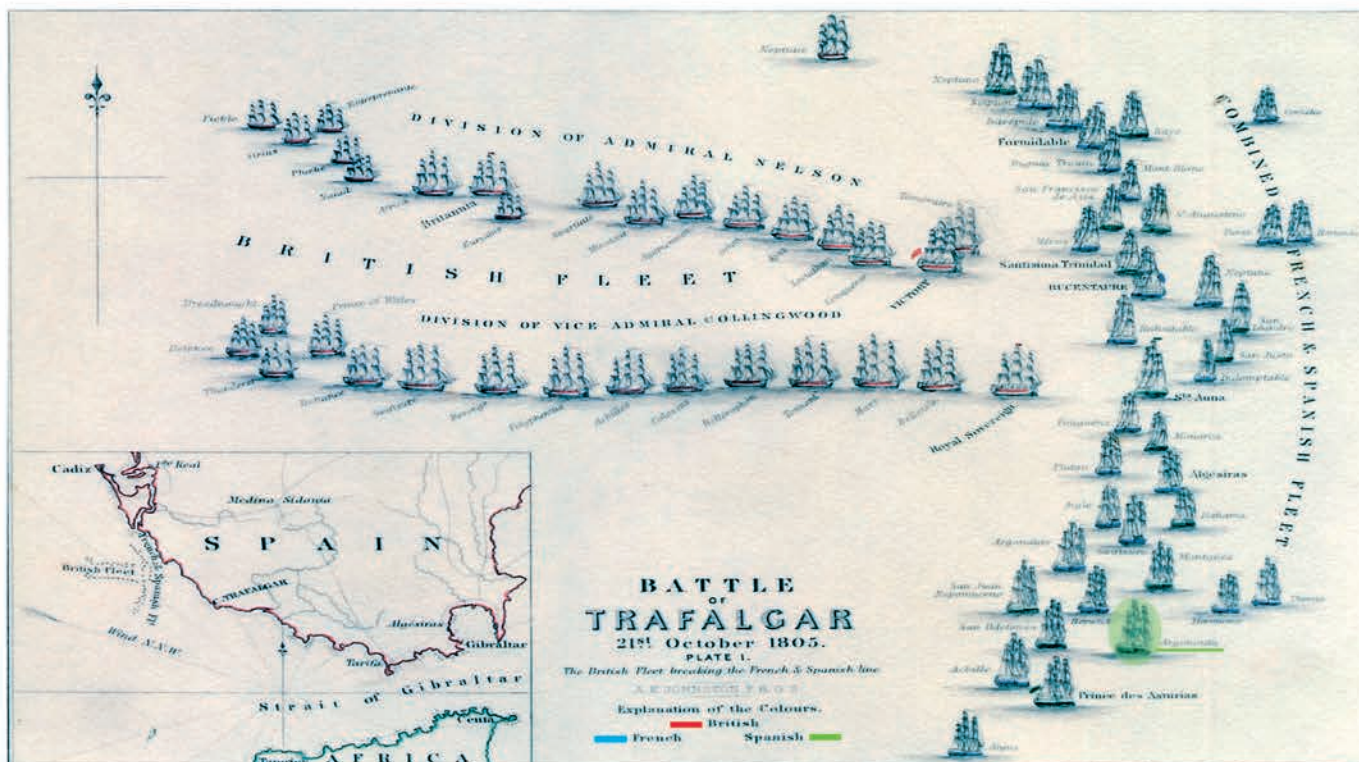
Argonauta en Trafalgar

El 21 de octubre Antonio Escaño, Teniente de la Mayoría General y segundo en el mando de la Escuadra Combinada, refiere la conducta del barco español en la batalla: «...combatió primero bien con el *Belle-Isley* y después contra otros de muy cerca, de cuyas resultas, haciendo mucho agua e inutilizadas las baterías, cesó el fuego por remediarse;...»¹.

Tras la batalla fue apresado por los ingleses. Debido a su falta de navegabilidad por los daños sufridos en combate, el navío inglés *Poliphemus* lo tomó a remolque, hasta que, ante la fuerza del temporal, se vio obligado a soltarlo el día 23 por el riesgo de chocar ambos buques. El 24, otro barco de nacionalidad inglesa, el *Defiance*, salvó a parte de la tripulación, intentando llevarlo nuevamente a remolque sin conseguirlo, aunque logrando fondearlo. Dos días después, el 26, el navío inglés *Leviathan* rescataría a otros miembros de la tripulación, trasladándolos a bordo en calidad de prisioneros. Según nos informa el cuaderno de bitácora del *Leviathan*², el día 30 de octubre, el *Argonauta* fue hundido en alta mar mientras permanecía anclado, desconociéndose la zona exacta de naufragio.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 284.

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900*. P.269



Navío de S.M.I. **BERWICK**



Musée National de la Marine, Paris.

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

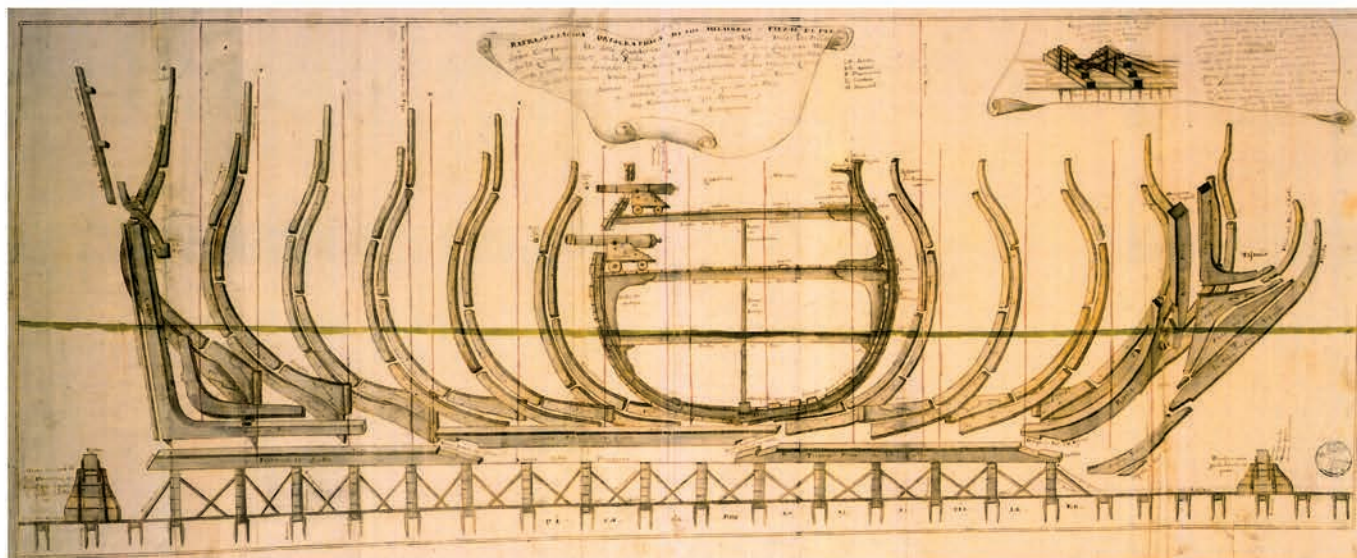
Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa
Año de construcción	1775
Astillero	Portsmouth
Sistema de Construcción ó Constructor	---
Dimensiones	Eslora 54,73 m
	Manga 15,26 m
	Puntal ¿?

ARTILLERÍA

Cañones	74
---------	----

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Observación
Capitán	Jean Comas
Tripulantes	814
Bajas en Trafalgar	Muertos 300
	Heridos 15
	Capturados 475



Album del Marqués de la Victoria

Historia del barco:

El navío *Berwick* fue construido en el año 1775 en el astillero inglés de Portsmouth. El 7 de marzo de 1795 sería capturado por la fragata *Alceste* e incorporado a la armada francesa. Fue uno de los barcos que navegó en 1805 hacia América con la Escuadra Combinada y que participó el 22 de Julio de ese mismo año en el Combate de Finisterre, donde perdería en acción a tres de sus hombres. Después de permanecer en Galicia un tiempo arribó a la Bahía de Cádiz el 19 de agosto, junto al resto de la Escuadra Combinada, participando el 21 de octubre de 1805 en la Batalla Naval de Trafalgar.



Bewick en Trafalgar

Fue uno de los barcos apresados por los ingleses después del combate. El día 22 de octubre fue tomado a remolque por el navío inglés *Britannia*¹, que se vio obligado a soltarlo al día siguiente al divisar en el horizonte una escuadra hispano-francesa de once barcos (probablemente la flotilla que salió a rescatar a los navíos *Neptuno* y *Santa Ana*) no sin antes trasladar a bordo a algunos prisioneros. El parte oficial firmado el 5 de noviembre por Antonio Escaño sobre los sucesos acaecidos a cada buque dice lo siguiente sobre el comportamiento del navío francés: «...Se batió muy bien, y se perdió en la costa de Poniente, en donde ha sido quemado...»².

Es de suponer que desde el día 22 hasta el 27 de octubre, el *Berwick* estuvo navegando en condiciones extremas luchando contra el fuerte temporal del suroeste. La dirección del viento y las corrientes marinas lo empujaron hacia la costa actual de Huelva. El día 27, el diario de navegación del buque inglés *Leviathan*³ informa que: «...El *Berwick*, una presa, se dirigió hacia la costa...». Y ese mismo día al anochecer, la fragata *Phoebe* da parte del naufragio de un navío en la costa, tratándose por la fecha casi con toda probabilidad del *Berwick*: «Al anochecer un navío de línea naufragado en la playa...»⁴.

Con respecto al lugar concreto del siniestro, las fuentes documentales españolas lo dan por naufragado el día 30 de octubre entre las Torres Vigías de Zalabar y Carboneros, en Arenas Gordas (Huelva): «...Entre la Torre de Salabar y Carboneros se hallan el navío *Berwick*, totalmente a pique; el *Rayo*, varado y anegado...»⁵.

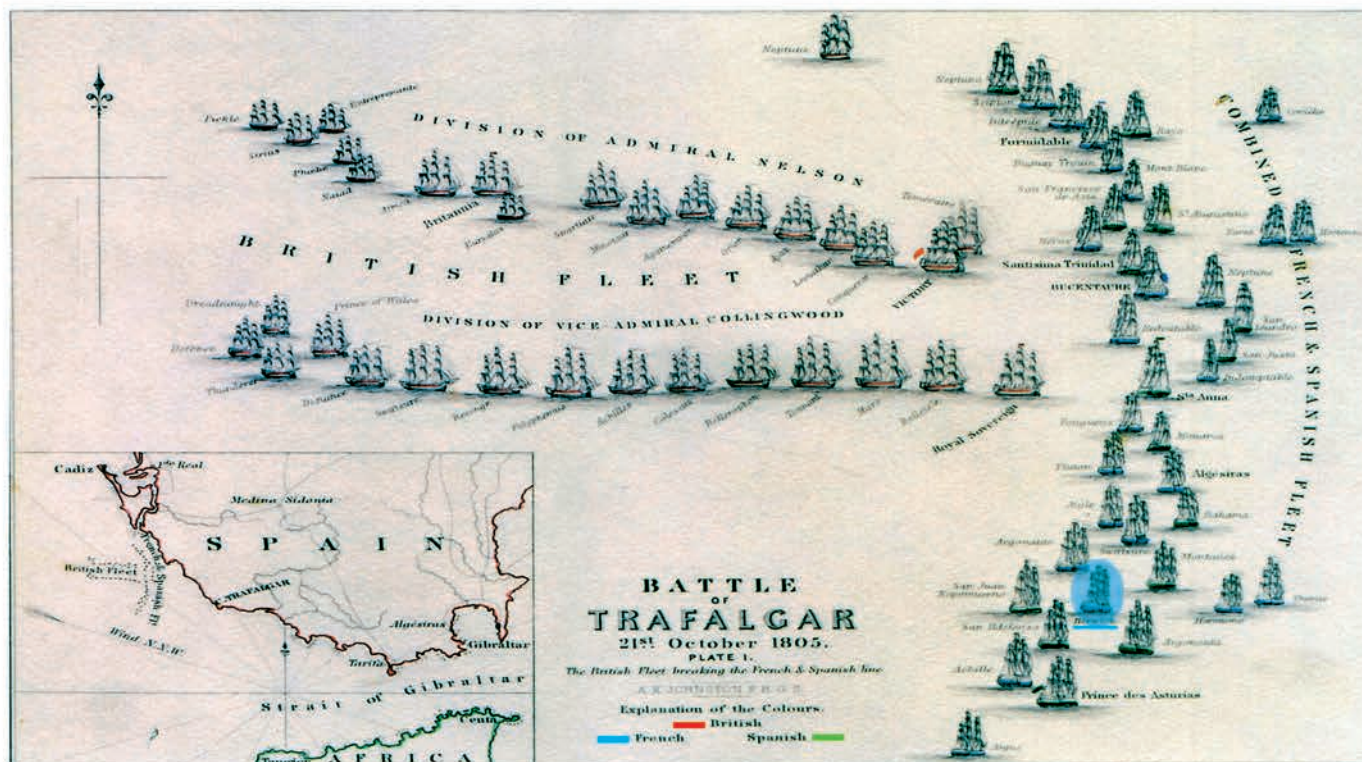
¹ *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P. 218

² Lon Romeo, E. (1950). P. 285

³ *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P. 269

⁴ *Ibidem*. P. 310

⁵ Lon Romeo, E. (1950). P. 355



Navío de S.M.I. **BUCENTAURE**



DATOS DE CONSTRUCCIÓN

Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa
Año de construcción	1804
Astillero	Toulon
Sistema de Construcción	
ó Constructor	Jacques -Noël Sané
Dimensiones	
Eslora	59,31 m
Manga	15,26 m
Puntal	7,66 m

ARTILLERÍA

Cañones	80 [En Trafalgar 86]
Calibre 36	30
Calibre 18	32
Calibre 8	18
Carronadas	
Calibre 36	6

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra del Centro
Capitán	Jean J. Magendie
Tripulantes	943
Bajas en Trafalgar	
Muertos	192
Heridos	46
Capturados	6



National Maritime Museum. Londres.



Cañón francés perteneciente, posiblemente, al Bucentaure.
Pecio de Chapitel (Cádiz).

Historia del barco:

El navío fue construido apenas un año antes de la Batalla de Trafalgar, en 1804, en el astillero francés de Toulon. Su primera misión fue impedir a la armada inglesa el bloqueo de los puertos franceses. El 10 de abril parte hacia La Martinica como buque insignia de la Escuadra Combinada, llevando a bordo al almirante Jean Pierre Villeneuve. Después de la estancia en aguas americanas y enterado de que Nelson perseguía a la Escuadra Combinada, Villeneuve ordena a la flota poner rumbo hacia Europa siguiendo los planes de Napoleón. El 22 de julio de 1805 el *Bucentaure* luchó contra la escuadra inglesa del almirante Calder frente al Cabo de Finisterre. Después de permanecer fondeado unas semanas en la ría coruñesa, el día 19 de agosto llega a la Bahía de Cádiz junto con el resto de la escuadra hispano-francesa. El 8 de octubre se celebra a bordo un consejo de guerra para decidir la partida de la Escuadra Combinada. Pese a los consejos de los oficiales españoles de permanecer en la Bahía porque se preveía un fuerte temporal, la salida se retrasó sólo unos días. El 20 de octubre Villeneuve desde el *Bucentaure* da órdenes a la Escuadra Combinada de partir de la Bahía de Cádiz. Un día después, el 21 de octubre se enfrentará a la escuadra inglesa al mando del almirante Nelson frente a Cabo Trafalgar, sufriendo graves daños al hallarse en la parte central de la formación en línea del bando aliado hispano-francés.



Bucentaure en Trafalgar

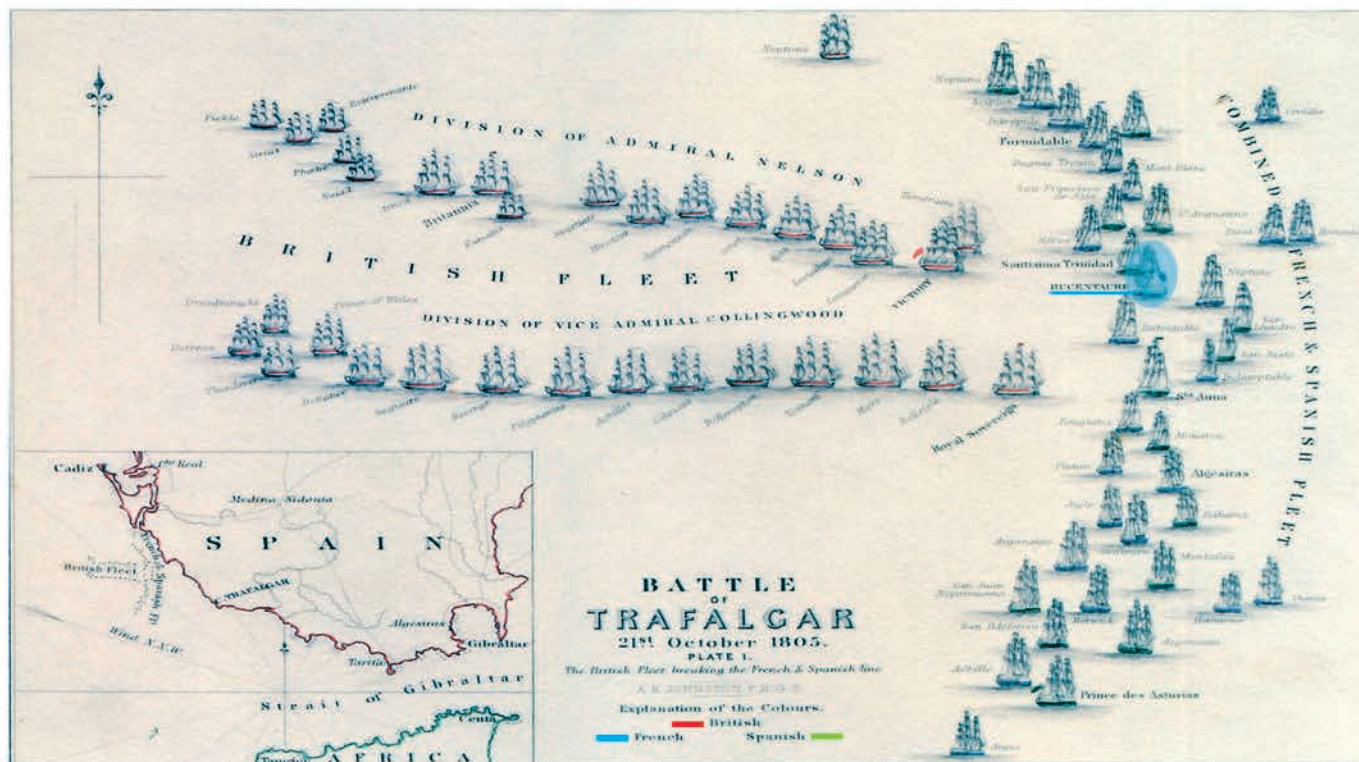
El segundo responsable en el mando de la Escuadra Combinada, Antonio Escaño, describe sintéticamente lo sucedido al buque insignia francés: «...Después de vigorosa defensa, se ha perdido en el arrecife de San Sebastián...»¹

Tras el combate fue apresado y tomado a remolque por el navío inglés *Conqueror*. Pero el día 23, de octubre la salida de la Bahía de Cádiz de parte de los restos de la Escuadra Combinada para recapturar a algunos de los barcos apresados por los ingleses, hizo que soltaran el cabo del remolque². Ese mismo día, el barco chocó contra los arrecifes del norte de la ciudad de Cádiz al intentar entrar en la bahía. Su mal estado y la falta de mástiles, junto con el fuerte temporal de lluvia y viento, hizo que tocara probablemente en la Punta del Sur, relinga de piedra cercana al Castillo de San Sebastián, o en la del Castillo de Santa Catalina,³: «yéndose luego a pique». Gran parte de la tripulación se puso a salvo antes de que se hundiera cerca de la zona de La Caleta, aunque muchos de los supervivientes morirían a bordo del *Indomptable*, navío francés que los recogió y que también naufragaría dos días después.

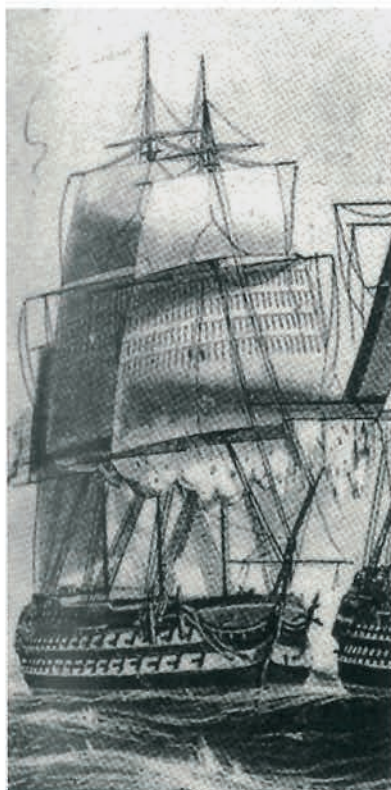
¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 282

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P.258

³ Lon Romeo, E. (1950). P. 349



Navío de S.M.I. FOUGUEUX



DATOS DE CONSTRUCCIÓN

Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa
Año de construcción	1785
Astillero	Lorient
Sistema de Construcción ó Constructor	Segondant
Dimensiones	Eslora 55,87 m Manga 14,29 m Puntal 7,14 m

ARTILLERÍA

Cañones	74
Calibre 36	28
Calibre 18	30
Calibre 8	16
Carronadas	
Calibre 36	4

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Vanguardia
Capitán	Boudouin
Tripulantes	750
Bajas en Trafalgar	Muertos 600 Heridos 10 Capturados 120



Representación gráfica del Fougueux, J. Allen (1841)



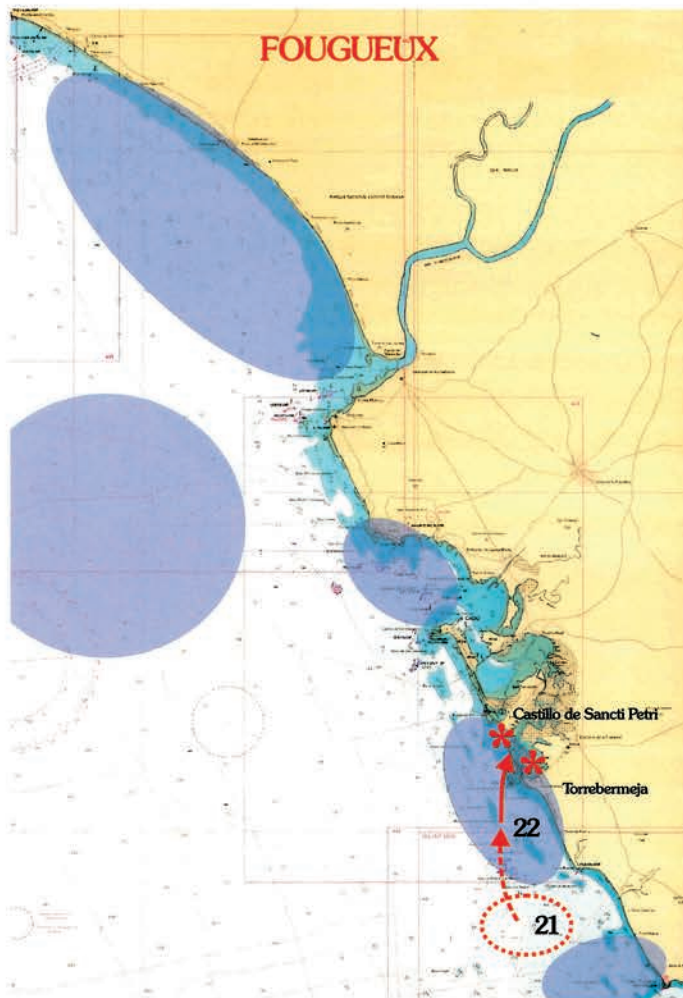
Cañón francés, perteneciente, posiblemente, al navío Fougueux.
Pecio de las Morenas (Cádiz).

Historia del Barco:

Construido en el astillero francés de Lorient en 1785, su cometido fue la defensa de la costa de Francia, tanto en su fachada mediterránea como atlántica.

Fue uno de los buques de la escuadra francesa del contralmirante Gourdon que se incorporó a la Escuadra Combinada como refuerzo. Después del viaje de vuelta de América, se vieron obligados a dejar en Galicia a algunos barcos debido al mal estado en que se encontraban tras la travesía del Atlántico.

El *Fougueux* arriba a la bahía gaditana el día 19 de agosto en compañía de los otros navíos que componían la flota hispano-francesa. Después de las órdenes de Villeneuve, el 20 de octubre sale de Cádiz, enfrentándose horas más tarde con la escuadra inglesa, frente a Cabo Trafalgar, el 21 de octubre de 1805.



Fougueux en Trafalgar

El Teniente de la Mayoría General, Antonio Escaño, resume lo sucedido a este navío francés de 74 cañones a consecuencia del Combate de Trafalgar: «...*Fouguenaux. Combatió gloriosamente, y es perdido en la costa...*»¹

Fue uno de los dieciocho navíos capturados por los ingleses después del combate. El fuerte temporal hizo que se soltara del barco inglés que lo remolcaba. El día 22, el cuaderno de navegación de la fragata inglesa *Phoebe*² refiere como trataban los navíos ingleses de remolcar a las presas francesa *Fougueux* y *Aigle*, aunque sin éxito por culpa del fuerte temporal de lluvia y viento. A consecuencia de éste y debido a que se hallaba gravemente dañado tanto en los mástiles como en las velas, fue empujado hacia la costa de Cádiz, concretamente a la zona de Sancti Petri donde naufragó al chocar contra unos arrecifes: «...*Costa de Sancti Petri. En esta costa se fueron el navío francés Fogoso..., de cuyas tripulaciones se salvaron muy pocos...*»³.

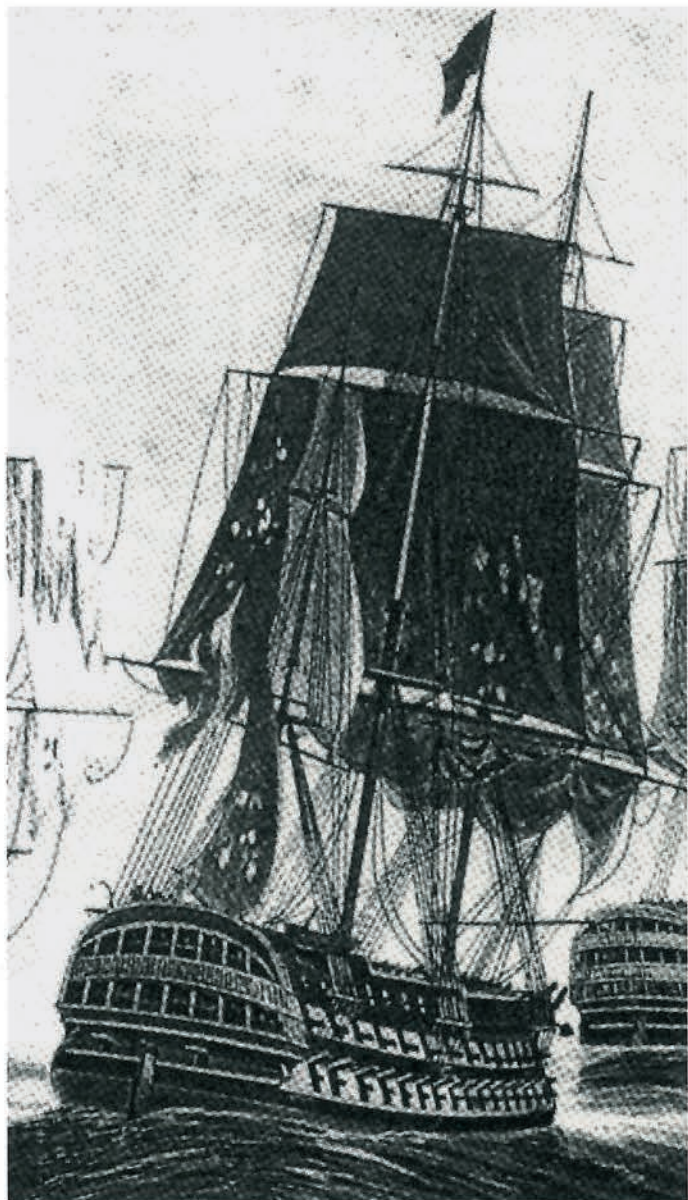
¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 283

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P306

³ Lon Romeo, E. (1950). P. 341



Navío de S.M.I. **INDOMPTABLE**



DATOS DE CONSTRUCCIÓN

Clase	2ª	
Nacionalidad	Francesa	
Año de construcción	1790	
Astillero	Brest	
Sistema de Construcción		
ó Constructor	Jacques-Noë Sané	
Dimensiones	Eslora	59,31 m
	Manga	15,26 m
	Puntal	7,66 m

ARTILLERÍA

Cañones	80 [En Trafalgar 86]
Calibre 36	30
Calibre 24	32
Calibre 12	18
Carronadas	
Calibre 36	6

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Vanguardia	
Capitán	Hubert	
Tripulantes		1.050
Bajas en Trafalgar	Muertos	800
	Heridos	¿?
	Capturados	0

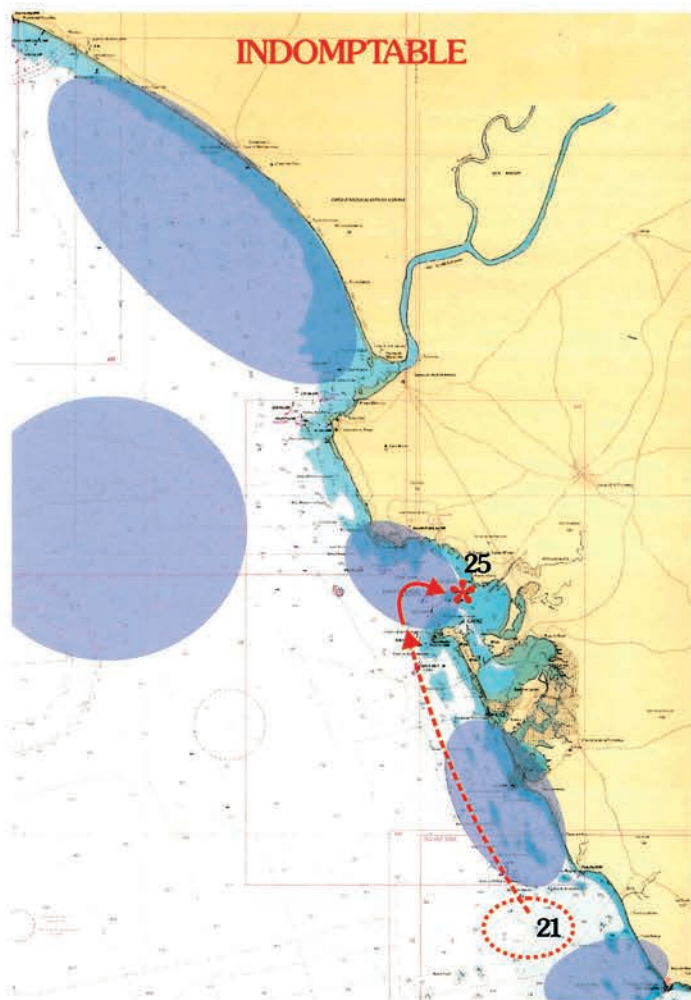


Representación gráfica del Indomptable. J. Allen (1841).

Historia del barco:

Fue construido en el astillero de la ciudad francesa de Brest en el año 1790. Participó en varios combates. En 1805 tenía como puerto base Toulon y su misión era la protección de la costa mediterránea de Francia. De ese puerto saldría en marzo de 1805 en dirección hacia Cádiz para unirse, junto con los otros barcos franceses al mando del almirante francés Villeneuve, a la escuadra española de Gravina, formando ambas la Escuadra Combinada. Después del viaje hacia la Martinica participó en el Combate de Finisterre el 22 de julio de 1805 y marcharía de nuevo junto a la flota hispano-francesa hacia Cádiz.

El día 19 de agosto llega a la bahía gaditana, en donde permanecerá fondeado hasta el 20 de octubre, día en que Villeneuve da órdenes de partir de la bahía para enfrentarse con la escuadra inglesa al mando de Nelson.



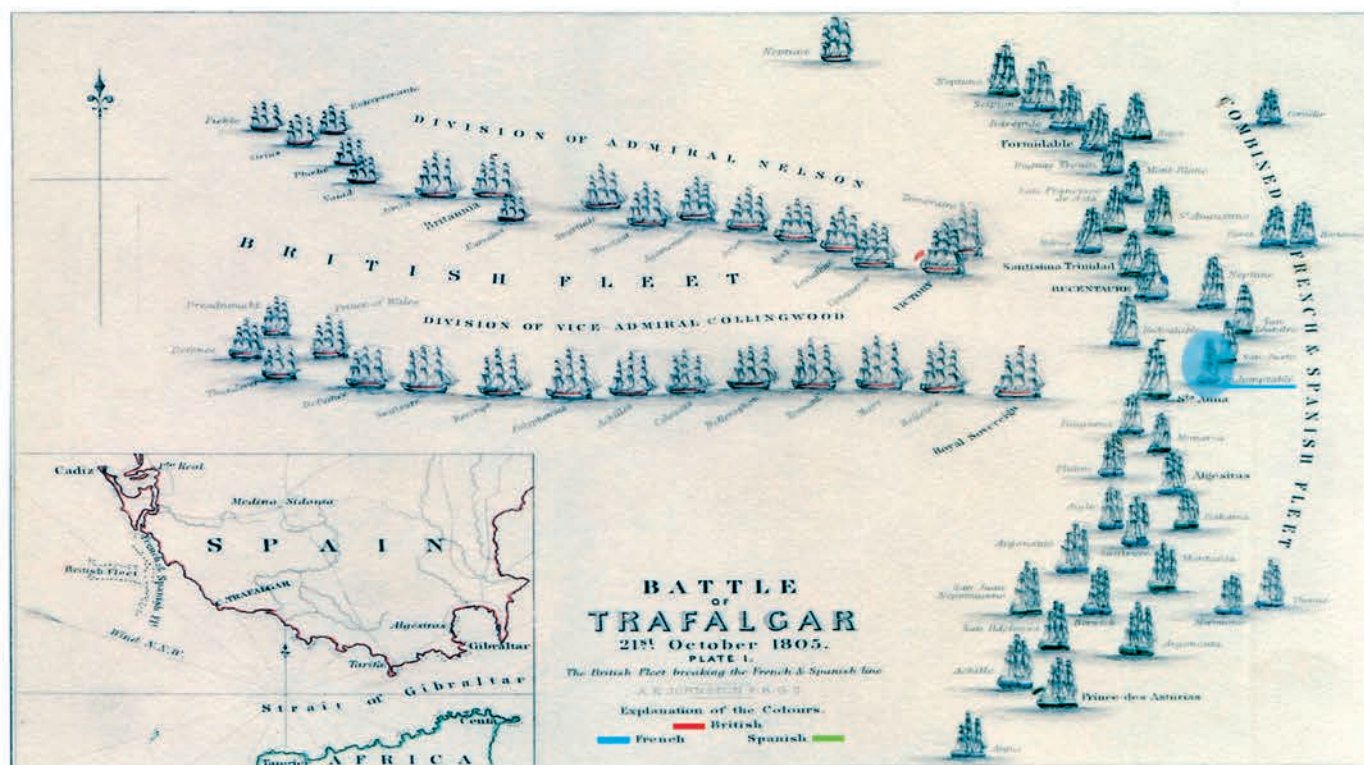
Indomptable en Trafalgar

Al finalizar el Combate de Trafalgar se dirigió a Cádiz navegando junto al *Príncipe de Asturias*, navío a las órdenes del general español Gravina que asumió el mando tras ser capturado el almirante Villeneuve y su buque insignia, el *Bucentaure*. El día 21 de octubre, al anochecer, fondeó junto con el resto de barcos que componían la ya maltrecha y minimizada Escuadra Combinada en el Placer de Rota. Dos días después, el 23, salió de la Bahía de Cádiz para recapturar algunos de los navíos que mantenían apresados los ingleses. El día 25 de octubre, debido al fuerte temporal y a la falta de anclas, el *Indomptable* chocó contra los bajos rocosos, próximos a Cádiz, del Diamante y La Galera.

Escaño informa con fecha 5 de noviembre¹ sobre lo sucedido a este buque francés de la siguiente forma: «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, faltó 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».

Parece ser que luego se estrellaría cerca de alguna playa de la costa de El Puerto de Santa María. Sólo hubo 254 hombres que sobrevivieron al naufragio. De ellos, una parte pertenecería a los quinientos hombres de la tripulación del *Bucentauro*, rescatados de este barco cuando naufragó el día 23 de octubre.

¹ Lon Romeo, E. (1950).



Navío de S.M.I. INTREPIDE *



Musée National de la Marine (París).

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

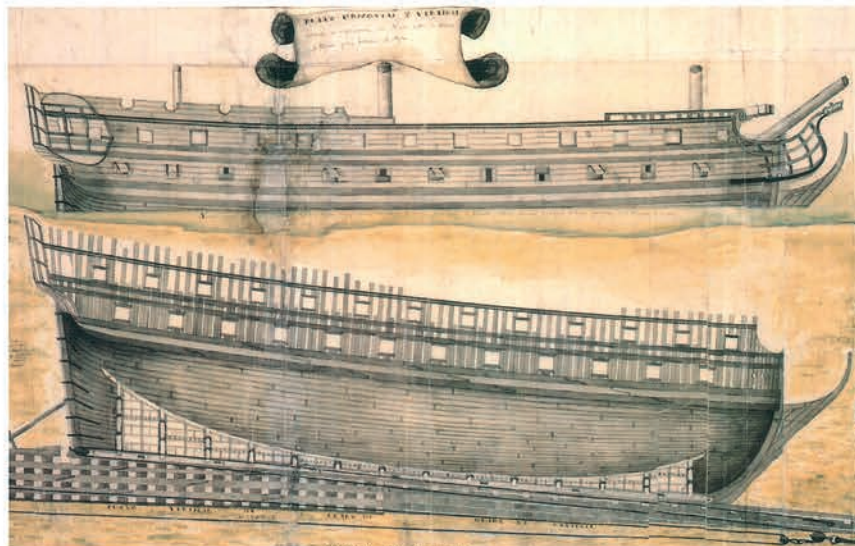
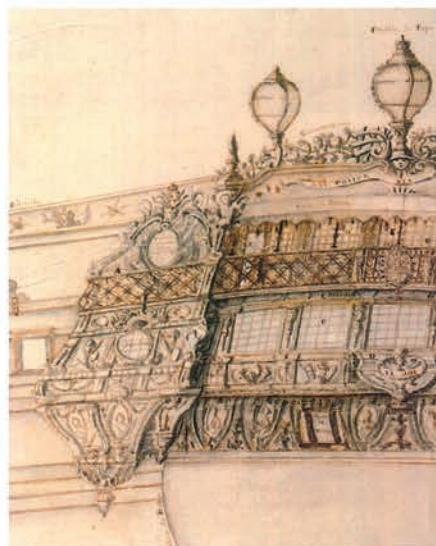
Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa*
Año de construcción	1799
Astillero	El Ferrol
Sistema de Construcción ó Constructor	---
Dimensiones	Esloza --- Manga --- Puntal ---

ARTILLERÍA

Cañones	74
---------	----

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Vanguardia
Capitán	Luis A. Inferret
Tripulantes	800
Bajas en Trafalgar	Muertos 100 Heridos 200 Capturados 700

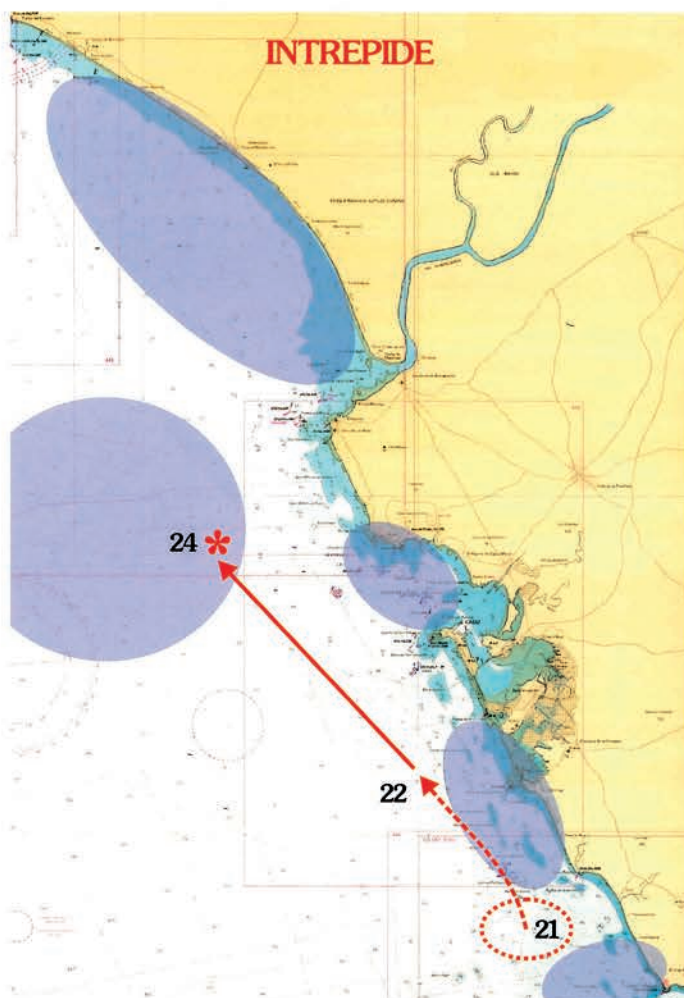


Album del Marqués de la Victoria

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1799 en el astillero español de El Ferrol. En 1800 fue entregado por Real Orden al gobierno de Francia, arbolando pabellón francés en el combate de Trafalgar. Fue uno de los buques que partieron del puerto francés de Toulon a las órdenes de Villeneuve para unirse a la flota de Gravina y formar la Escuadra Combinada. A su regreso de La Martinica, fue uno de los barcos que el 22 de julio de 1805 se enfrentó a la escuadra inglesa al mando de Calder frente al Cabo de Finisterre.

* Barco de nacionalidad española entregado por Real Orden de 1800 a Francia.



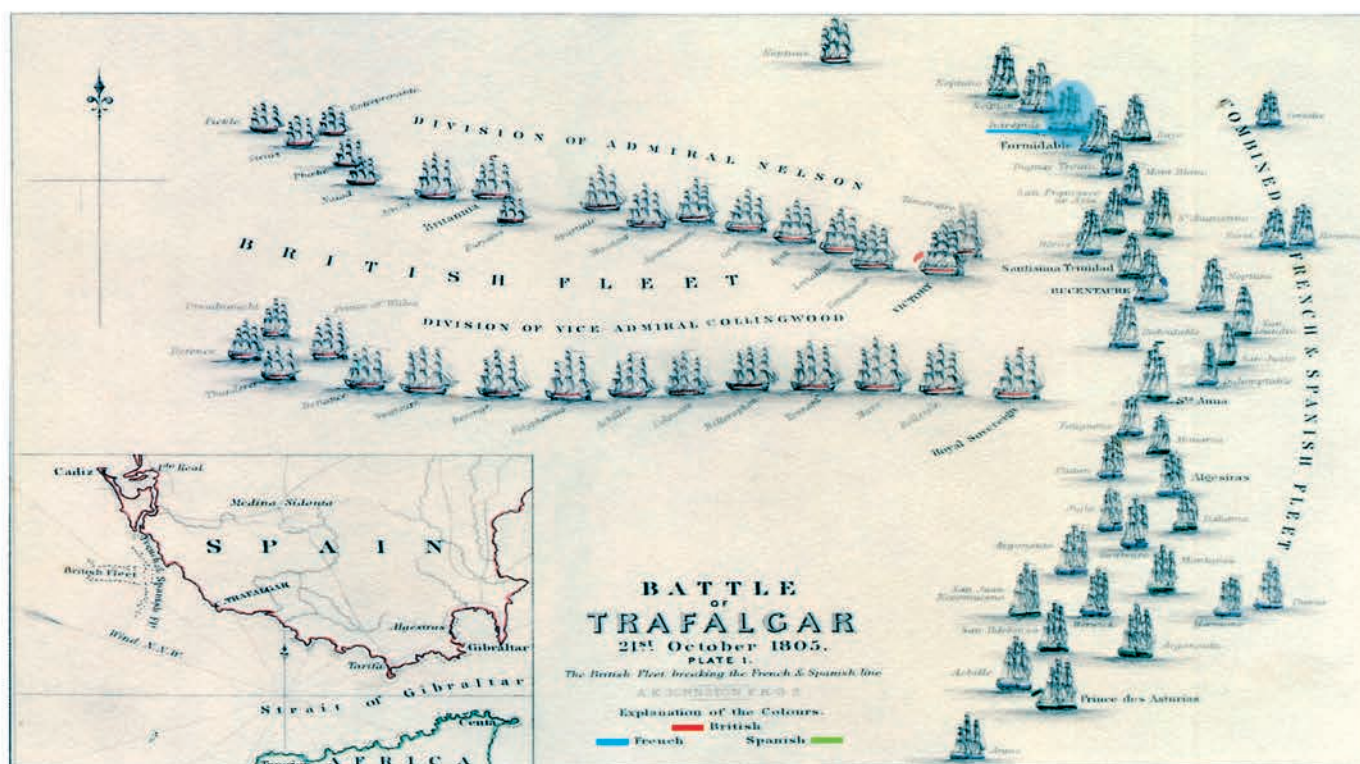
Intrepide en Trafalgar

Después de su estancia en Galicia, llegará a Cádiz el día 19 de agosto junto con el resto de la Escuadra hispano-francesa. El 20 de octubre sale de esta ciudad para enfrentarse a la escuadra inglesa frente a Cabo Trafalgar. El parte oficial de Antonio Escaño fechado el 5 de noviembre dice que no se sabía nada acerca de su destino: «...se ignora cual sea la suerte de este navío...»¹. En cambio, por la documentación inglesa sabemos lo acontecido al *Intrepide* durante el temporal, en concreto a través de los diarios de navegación de los navíos *Ajax* y *Orion*².

El buque fue tomado a remolque por el *Ajax* el día 21 para intentar evitar el naufragio, ya que se encontraba en muy mal estado después del combate. Pese a los esfuerzos de los ingleses por conservar el barco apresado para conducirlo a Gibraltar, el día 23 se partió el cable de remolque debido a la fuerza del temporal. Ante lo inminente del naufragio el navío inglés *Orion* procedió al rescate de parte de la tripulación. Un día después, el 24 de octubre, el barco se encontraba nuevamente remolcado por el *Ajax*. Ese mismo, obedeciendo las órdenes del almirante Collingwood, sustituto en el mando tras la muerte del almirante Lord Nelson, el *Intrepide* fue quemado y hundido frente a las costas de Chipiona en alta mar.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 282

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. Pp.218, 260, 285 y 288



Navío de S.M.C. **MONARCA**



Museo Naval. Madrid.

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

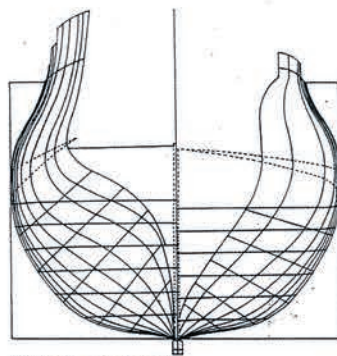
Clase	2ª
Nacionalidad	Española
Año de construcción	1794
Astillero	El Ferrol
Sistema de Construcción ó Constructor	Romero Landa
Dimensiones	
Eslora	52,82 m
Manga	14,46 m
Puntal	6,95 m

ARTILLERÍA

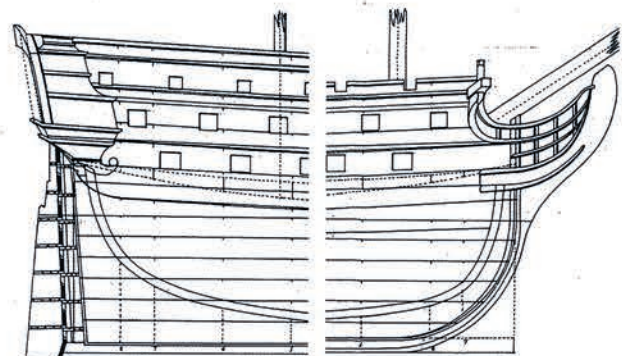
Cañones	74 [En Trafalgar 88]
Calibre 24	58
Calibre 8	6
Calibre 36	4
Carronadas	
Calibre 36	4
Obuses	
Calibre 30	10
Calibre 24	6

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Vanguardia
Capitán	Teodoro Argumosa
Tripulantes	672
Bajas en Trafalgar	
Muertos	100
Heridos	250
Capturados	¿?



Caja de cuadernas



Sección proa popa.

Museo Naval. Madrid.

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1794 en el astillero gallego de El Ferrol según el sistema de construcción de Romero Landa. Su misión fue vigilar y proteger la costa española de posibles ataques de la armada inglesa. En 1805, se unió a la Escuadra Combinada en Galicia a su regreso del viaje a América.

El día 19 de agosto de 1805 llega a la Bahía de Cádiz junto con el resto de la escuadra hispano-francesa. Aquí se mantendrá anclado hasta que el almirante Villeneuve da órdenes de que la flota salga, encontrándose con la escuadra enemiga el 21 de octubre de 1805 frente al Cabo de Trafalgar.



Monarca en Trafalgar

Antonio Escaño refiere la conducta del barco español en la batalla: «...se batió valerosamente, quedando enteramente desmantelado...»¹. Según el parte de su comandante, el buque se hallaba en muy mal estado después de rendirse a tres navíos ingleses. Fue tomado a remolque por el navío inglés *Achille*. Pero debido al fuerte temporal que se desató los días posteriores al combate, sería soltado ante la imposibilidad de mantenerlo remolcado. El buque inglés *Leviathan* informa que el día 25 de octubre lo avistaron en muy malas condiciones de navegación en dirección a la costa². Dos días después, la fragata inglesa *Phoebe* recoge en su diario de navegación que avistaron: «...al anochecer un navío de línea naufragado en la playa, sólo conservaba su palo de trinquete...»³.

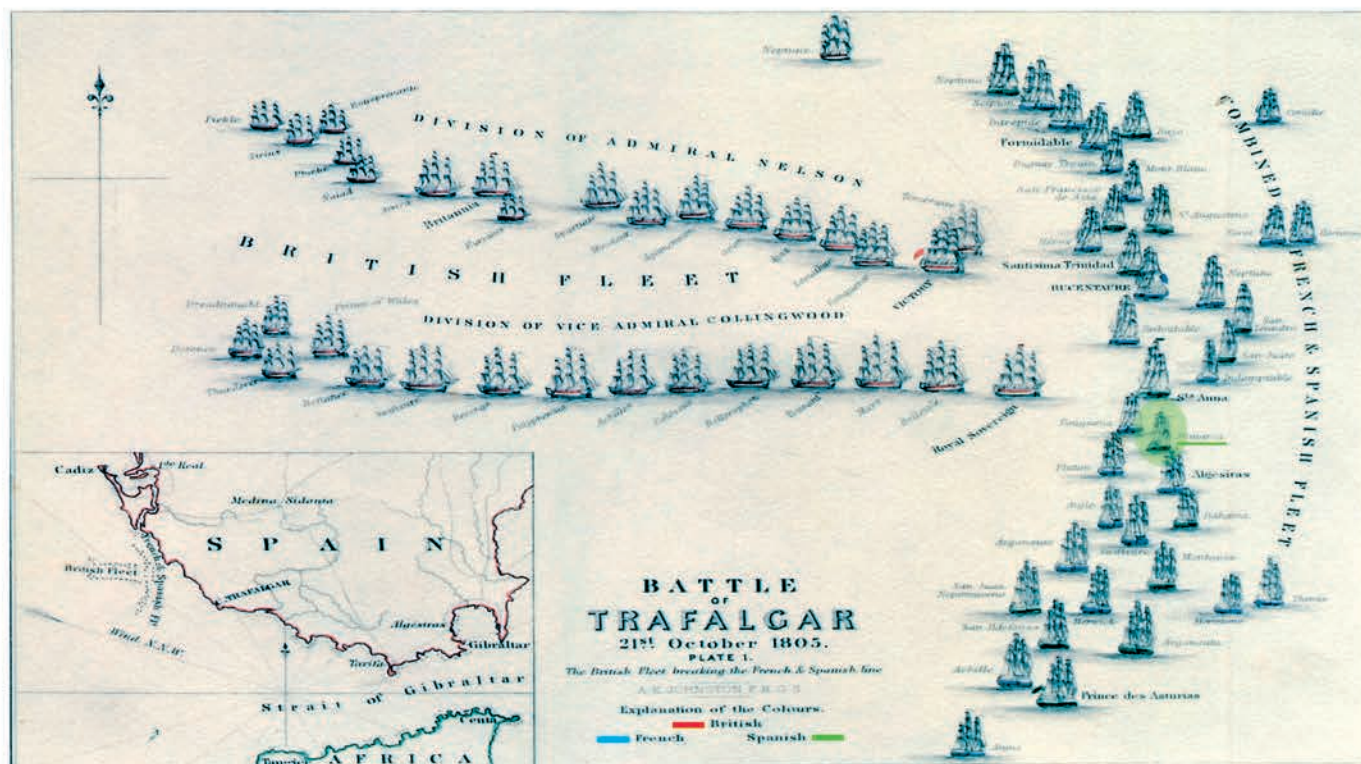
El *Monarca* naufragó en la costa de Arenas Gordas (Huelva), según las fuentes españolas entre las Torres Vigías de la Higuera y El Asperillo⁴. El día 31, sería incendiado por los ingleses al objeto de que no volviera a poder ser reutilizado.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 283.

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P. 269

³ *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P. 310

⁴ Lon Romeo, E. (1950). P. 354



Navío de S.M.C. NEPTUNO



Acuarela de Guillermo G. de Aledo

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

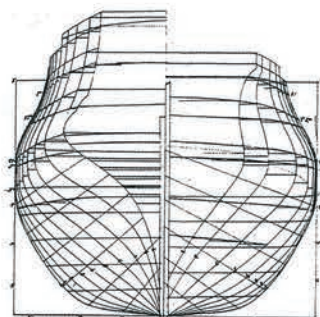
Clase	2ª
Nacionalidad	Española
Año de construcción	1795
Astillero	El Ferrol
Sistema de Construcción	
ó Constructor	Romero Landa
Dimensiones	
Eslora	55,60 m
Manga	15,00 m
Puntal	7,23 m

ARTILLERÍA

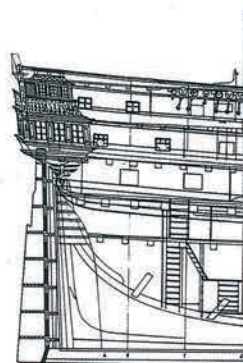
Cañones	80 [En Trafalgar 101]
Calibre 36	30
Calibre 24	32
Calibre 12	12
Carronadas	
Calibre 10	1
Obuses	
Calibre 36	10
Calibre 24	8
Calibre 4 (bronce)	8

DOTACIÓN

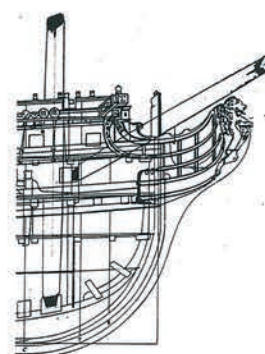
Formación en combate	Escuadra de Retaguardia
Capitán	Cayetano Valdés
Tripulantes	797
Bajas en Trafalgar	
Muertos	42
Heridos	47
Capturados	¿?



Caja de cuadernas



Sección proa popa.



Museo Naval. Madrid.

Historia del Barco

El navío fue construido en el año 1795 en el astillero gallego de El Ferrol, según el sistema de construcción de Romero Landa. En 1797 participó en el Combate del Cabo de San Vicente contra la escuadra británica del almirante Jervis. En 1801 participó como buque insignia de Gravina, junto con la Escuadra del almirante francés Villaret, en la pacificación de las islas de Santo Domingo y Haití. El 7 de diciembre de 1803 Cayetano Valdés se hizo con el mando. Será a las órdenes de este comandante español cuando el barco naufrague. Ante el inminente estallido de la guerra se ordenó su armamento en el Arsenal de El Ferrol, agregándolo el 16 de enero de 1805 a la división de ocho navíos que el gobierno español puso a disposición de Francia. El 13 de agosto sale de la ría gallega de Ares a las órdenes del almirante francés Villeneuve, llegando el 19 de agosto a la Bahía de Cádiz junto con el resto de la escuadra hispano-francesa. Aquí permanecerá fondeado hasta que el almirante Villeneuve da órdenes de que la flota salga, encontrándose con la escuadra enemiga el 21 de octubre de 1805 frente a Cabo Trafalgar.



Neptuno en Trafalgar

Antonio Escaño refiere la conducta del buque español en la batalla: «...viró en obediencia de la señal de virar por redondo la vanguardia para sostener el cuerpo atacado, hecha por el Contralmirante Dumanoire en navío Formidable, que verificó lo mismo. En consecuencia de esta maniobra trabó un vigoroso combate contra cuatro navíos enemigos que se dirigían a doblar al Trinidad y Bucentaure, que se hallaban desarbolados de sus palos. 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...»¹.

Después del combate fue apresado y remolcado por el navío inglés Minotaur². El estado del barco era bastante malo, ya que se hallaba sin mástiles y, por tanto, sin capacidad de gobierno. El día 23, aprovechando una leve mejoría del tiempo, una pequeña escuadra salió de la Bahía de Cádiz para intentar recapturarlo. Consiguieron su objetivo recuperando los navíos españoles Neptuno y Santa Ana, pero se perdieron los de la misma nacionalidad San Francisco de Asís y el Rayo, que no pudieron regresar a puerto a consecuencia del temporal, además del Neptuno³, que naufragaría el mismo día 23 al estrellarse contra unos arrecifes cercanos al Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María⁴. Los naufragos serían salvados por el Regimiento de Caballería de Zaragoza al conseguir establecer un cabo-guía desde el barco a tierra lanzando al mar un cerdo atado por la pata⁵. A través de este cabo los tripulantes del Neptuno fueron conducidos a tierra en balsas de madera.

Toda la ciudad de El Puerto de Santa María participaría en el auxilio de los supervivientes del Neptuno rescatados en un estado verdaderamente deplorable: heridos, semidesnudos y hambrientos al llevar varios días sin comer⁶.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 280

² Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. P. 276

³ Gazeta de Madrid. Años 1805-1806. Nº 89. P. 956

⁴ Lon Romeo, E. (1950). P. 272

⁵ Lon Romeo, E. (1950). P. 359

⁶ Marquez Carmona, L (2003). P. 42



Navío de S.M.C. RAYO



Acuarela de Guillermo G. de Aledo

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

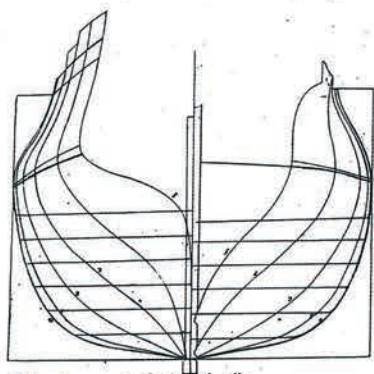
Clase	1ª	
Nacionalidad	Española	
Año de construcción	1749	
Astillero	La Habana	
Sistema de Construcción ó Constructor	Gaztañeta	
Dimensiones	Eslora	54,49m
	Manga	15,57 m
	Puntal	7,23 m

ARTILLERÍA

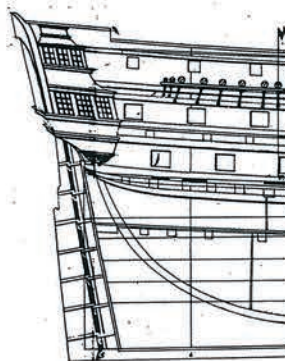
Cañones	100
Calibre 36	30
Calibre 24	32
Calibre 8	30
Carronadas	
Calibre 28	4
Obuses	
Calibre 4 (bronce)	4

DOTACIÓN

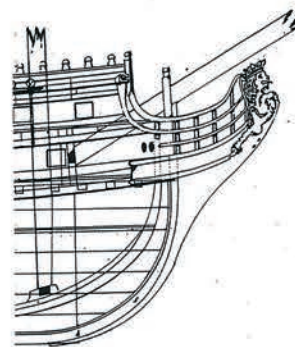
Formación en combate	Escuadra de Retaguardia	
Capitán	Enrique MacDonnell	
Tripulantes	813	
Bajas en Trafalgar	Muertos	4
	Heridos	14
	Capturados	¿?



Caja de cuadernas



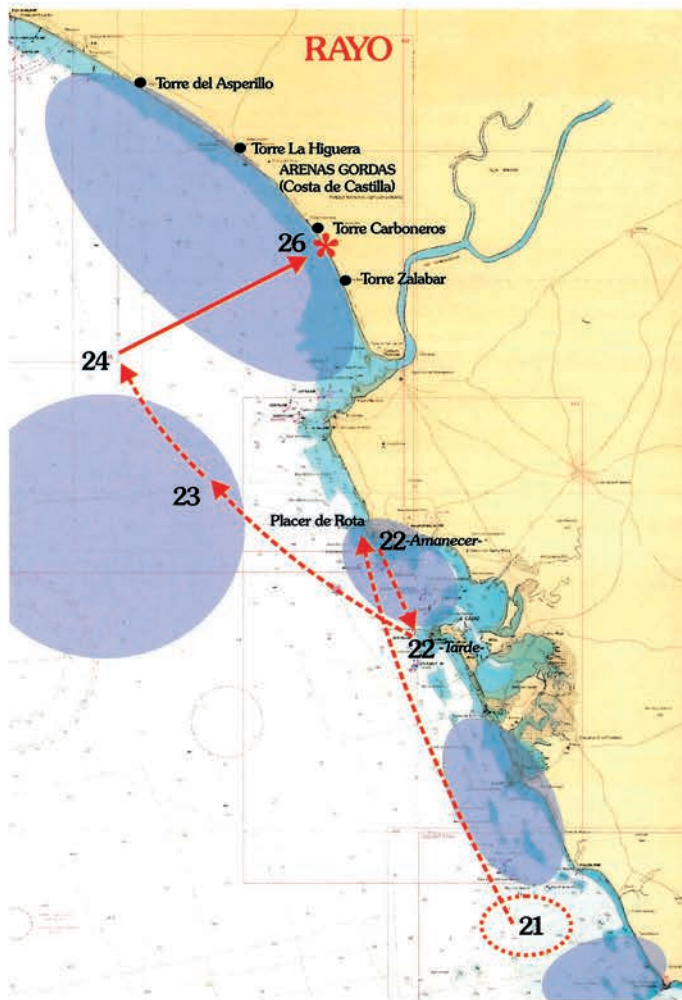
Sección proa popa.



Museo Naval. Madrid.

Historia del barco:

Se construyó en el astillero de la Habana en 1749, siendo por tanto el buque de mayor edad que participó en Trafalgar. Fue fabricado por Pedro Torres según el sistema constructivo de Gaztañeta, siendo gemelo del navío Fénix. Inicialmente fue un navío de 80 cañones, pero poco antes de Trafalgar, en 1804, se le añadió una tercera batería en los diques del Arsenal de La Carraca, alcanzando el porte de cien cañones y la categoría de un navío de línea de primera clase. Dada su veteranía en la armada española, participó en numerosos combates contra Inglaterra durante sus años de servicios, acabando sus días a consecuencia de la Batalla de Trafalgar.



Rayo en Trafalgar

Antonio Escaño refiere la sucedido al barco español: «...en la acción ha tenido cuatro muertos y catorce heridos de su tripulación y guarnición. Fondeó, el 21, en el Placer de Rota, y el 23 dio la vela para proteger los navíos que venían al puerto y para lo que recibió órdenes;..fue a la costa inmediata a Sanlúcar de Barrameda ...»¹.

Fue uno de los buques no capturados por la Armada Inglesa. Después del combate siguió al navío *Príncipe de Asturias*, fondeando al anochecer del día 21 cerca de Rota. El 23 salió de la Bahía de Cádiz para recuperar a los navíos españoles *Neptuno* y *Santa Ana* que se mantenían sin mástiles y con una escuadrilla inglesa cercana. A consecuencia de esta acción y del temporal reinante naufragaron tanto el *San Francisco de Asís* y el *Neptuno*, como, días más tarde, el propio *Rayo*.

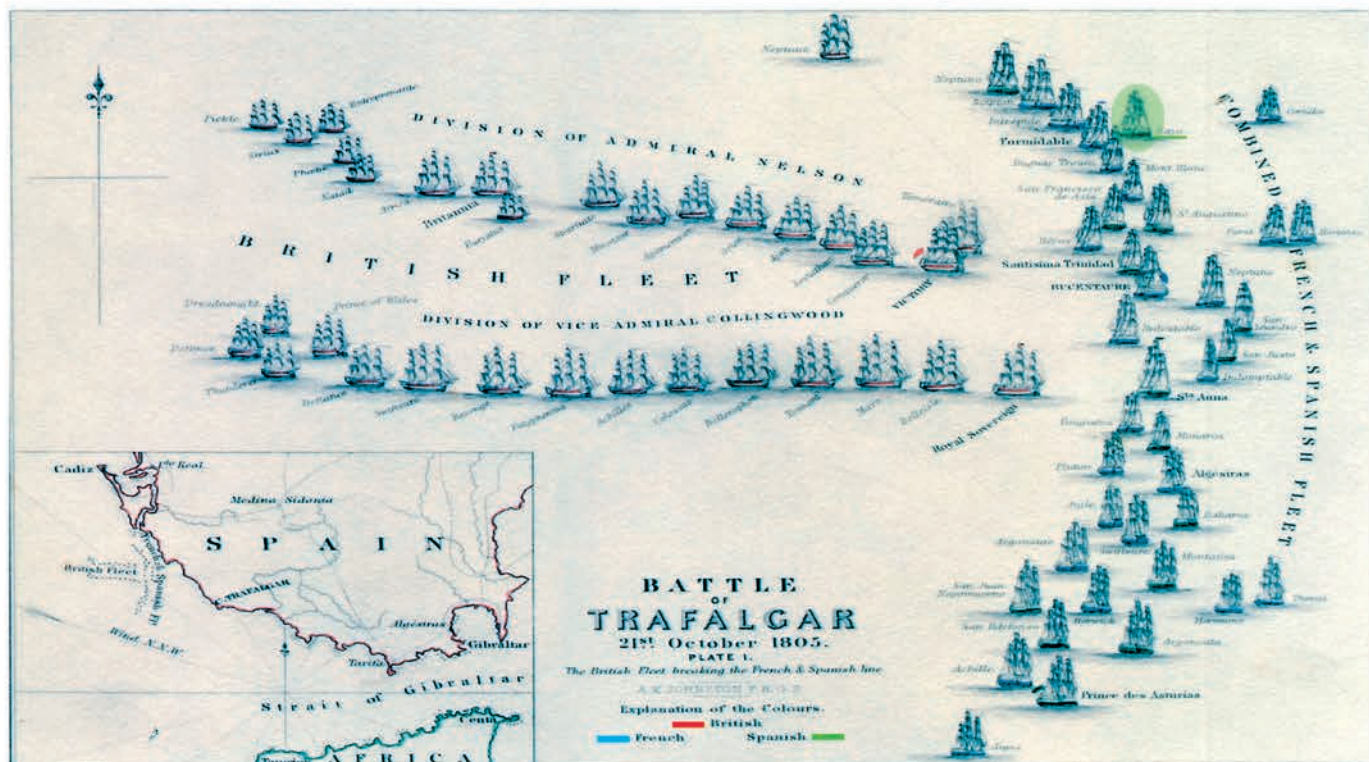
El 24 de octubre amaneció rodeado por la escuadra inglesa. Los navíos *Donnegal* y *Leviathan* se dirigieron a él sacando parte de la tripulación que fue llevada a bordo como prisioneros, y entre ellos su capitán, Enrique Macdonnell, conducido al *Donnegal*. El diario del navío *Leviathan* recoge una breve referencia a su naufragio: «...*El Rayo partió, el Donegal lo esperaba en la costa...*»². Los días posteriores al naufragio, los españoles organizaron las labores de rescate, participando entre ellas el alcalde de la mar de Sanlúcar de Barrameda, Félix Otero, indicando esta fuente que el Rayo naufragó en la actual costa de Arena Gordas (Huelva) entre las Torres de Zalabar y Carboneros³.

Por su parte el diario de navegación de la fragata inglesa *Phoebe* informa que el 1 de noviembre el *Rayo* fue incendiado para evitar que fuese reflotado y reparado por los españoles.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 281.

² Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. P. 310

³ Lon Romeo, E. (1950). Pp. 399 y 344.



Navío de S.M.I. **REDOUTABLE**



DATOS DE CONSTRUCCIÓN

Clase	2ª
Nacionalidad	Francesa
Año de construcción	1791
Astillero	Lorient
Sistema de Construcción ó Constructor	Jacques-Noë Sané
Dimensiones	Eslora 55,87 m Manga 14,29 m Puntal 7,14 m

ARTILLERÍA

Cañones	74 [En Trafalgar 78]
Calibre 36	28
Calibre 18	30
Calibre 8	16
Carronadas	
Calibre 36	4

DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra de Observación
Capitán	Jean J.E. Lucas
Tripulantes	750
Bajas en Trafalgar	Muertos 580 Heridos ¿? Capturados -

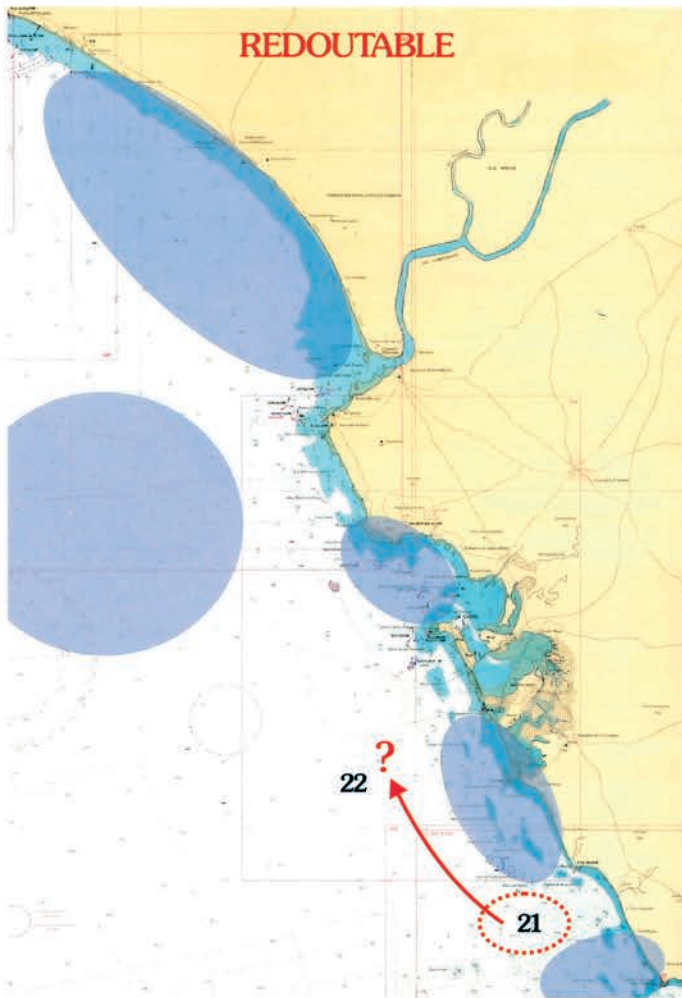


Christies Images. Londres.

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1791 en el astillero francés de Lorient. Desde su botadura tuvo como misión la vigilancia de la costa de Francia. Después de que la Escuadra Combinada volviera de América y se enfrentase a los ingleses el 22 de julio de 1805 frente a Finisterre, la escuadra tuvo que ser reforzada por algunos navíos más, entre ellos el *Redoutable*, que pertenecía a la escuadra del almirante francés Gourdon.

El día 19 de agosto llega a la Bahía de Cádiz junto con el resto de la escuadra hispano-francesa procedente de La Coruña. El 20 de octubre cumpliendo la órdenes de Villeneuve sale de Cádiz, enfrentándose horas más tarde con la escuadra inglesa, frente a Cabo Trafalgar.



Redoutable en Trafalgar

Antonio Escaño, responsable de la Escuadra Combinada después del General Gravina, en su parte oficial firmado el 5 de noviembre de 1805 describe muy escuetamente lo sucedido a este navío: «...De resultas del combate, se opina que se ha ido a pique...»¹

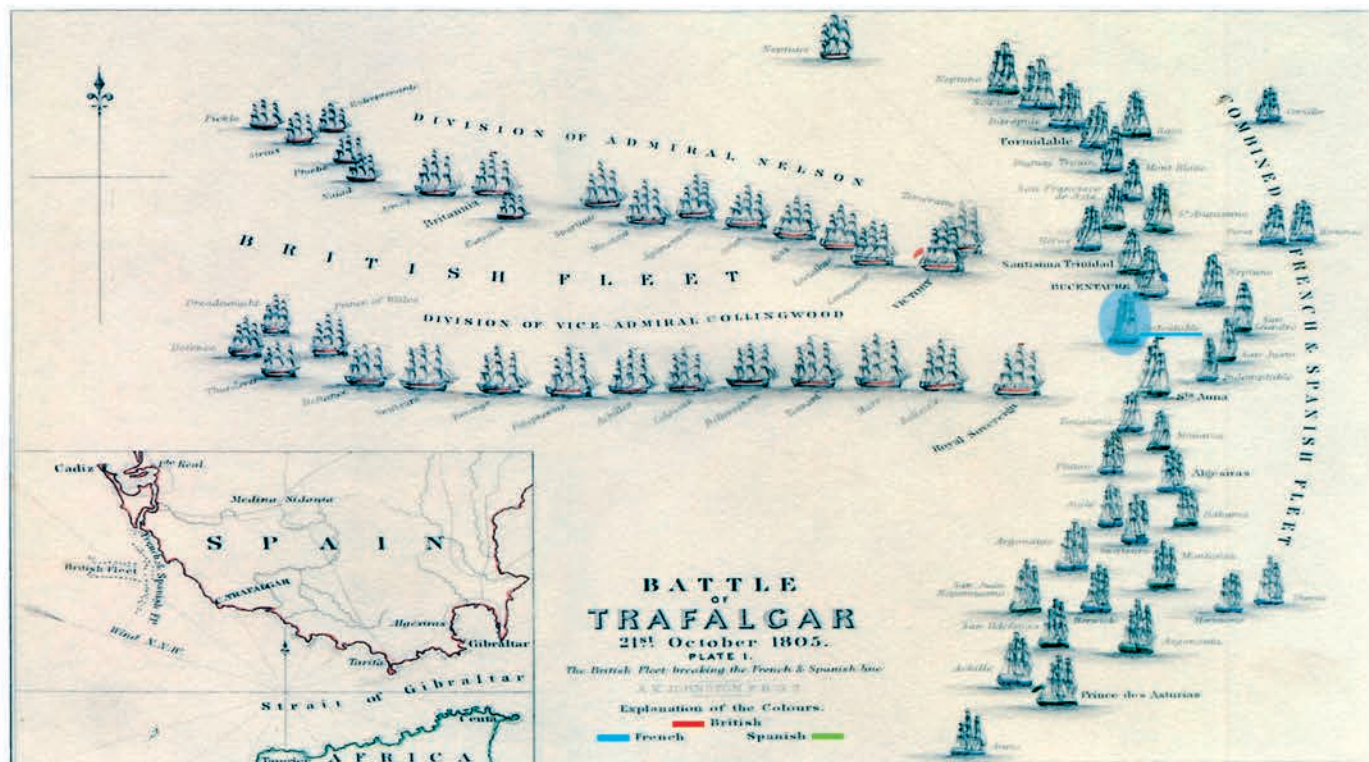
Durante el combate, uno de los francotiradores franceses embarcados a bordo del *Redoutable*, consiguió alcanzar al almirante de la escuadra inglesa Lord Nelson, hiriéndole de muerte. Finalizada la contienda, los ingleses lo apresaron, siendo su intención remolcarlo junto con los otros barcos apresados a Gibraltar. El navío inglés *Swiftsure* fue el encargado de remolcarlo a pesar del fuerte temporal de lluvia y viento que hubo después del día de la batalla.

El día 22 de octubre a las 10:15 pm el *Swiftsure* se vio obligado a cortar el cabo del remolque, porque si no corrían riesgo de ser arrastrados al fondo del mar con el barco apresado². Aunque previamente, sus botes salvaron, luchando contra el fuerte oleaje, a unos pocos miembros de la tripulación francesa. A continuación el *Redoutable* comenzó a hundirse por la zona de popa³, para poco después desaparecer totalmente con quinientos ochenta hombres de su tripulación, desconociéndose el lugar donde se produjo el naufragio.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 282.

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P. 283

³ *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. P. 283



Navío de S.M.C. **SAN AGUSTÍN**



Museo Naval. Madrid.

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

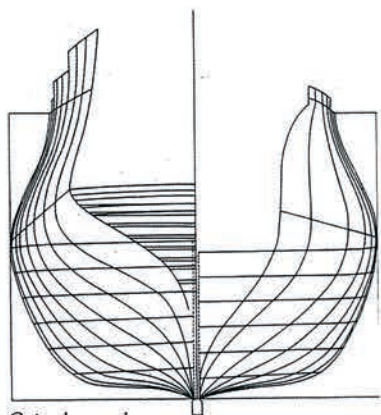
Clase	2ª
Nacionalidad	Española
Año de construcción	1768
Astillero	Guarnizo (Santander)
Sistema de Construcción ó Constructor	Gautier
Dimensiones	
Eslora	54,49 m
Manga	14,18 m
Puntal	6,95 m

ARTILLERÍA

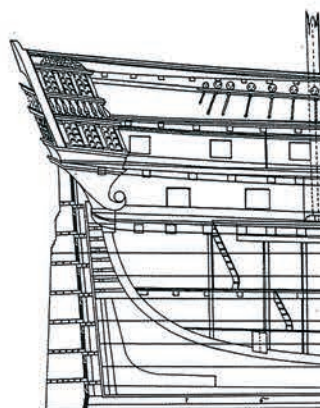
Cañones	74 [En Trafalgar 84]
Calibre 36	28
Calibre 18	30
Calibre 8	6
Obuses	
Calibre 4	6
Calibre 4 (bronce)	4

DOTACIÓN

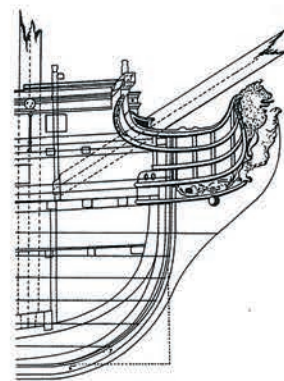
Formación en combate	Escuadra del Centro
Capitán	Felipe Jado Cajigal
Tripulantes	699
Bajas en Trafalgar	
Muertos	180
Heridos	200
Capturados	¿?



Caja de cuadernas



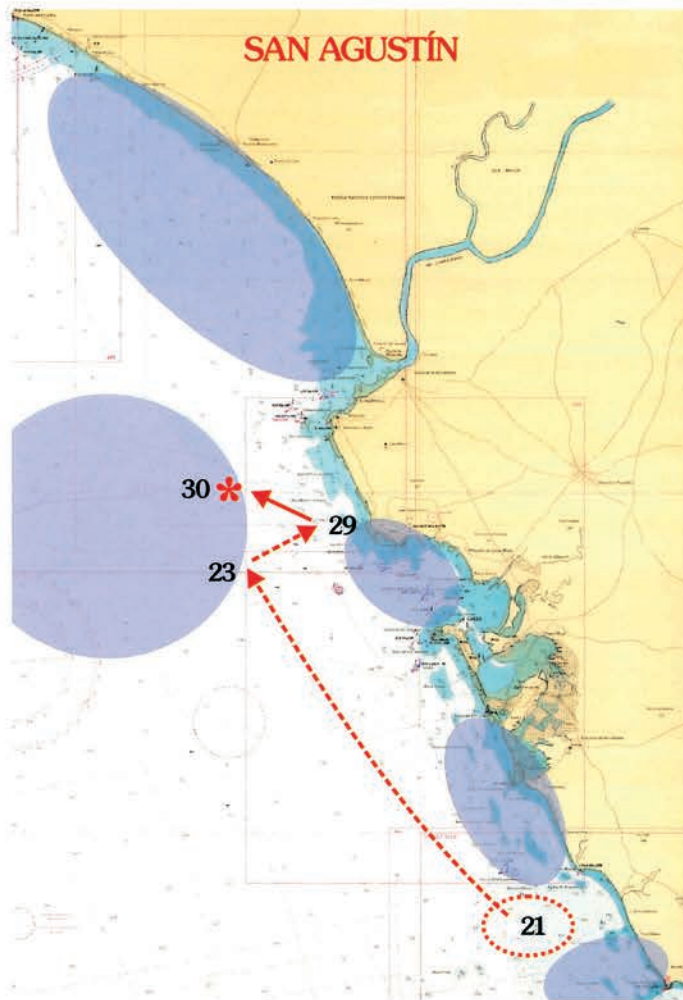
Sección proa popa.



Museo Naval. Madrid.

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1768 en el astillero santanderino de Guarnizo. Posee un amplio historial de participación en diversas acciones de la armada española contra los ingleses. Fue uno de los ocho navíos del Departamento de El Ferrol armados por Real Orden de 13 de noviembre de 1804, ante los crecientes conflictos bélicos con Inglaterra. Fue incorporado a la escuadra de Gravina a su vuelta de América, partiendo de El Ferrol rumbo hacia Cádiz junto con el resto de la Escuadra Combinada, a donde llegaría el día 19 de agosto. Permanecerá fondeado en aguas de la bahía gaditana hasta que el 20 de octubre sale de la bahía para participar en la Batalla de Trafalgar el 21 de octubre de 1805.



San Agustín en Trafalgar

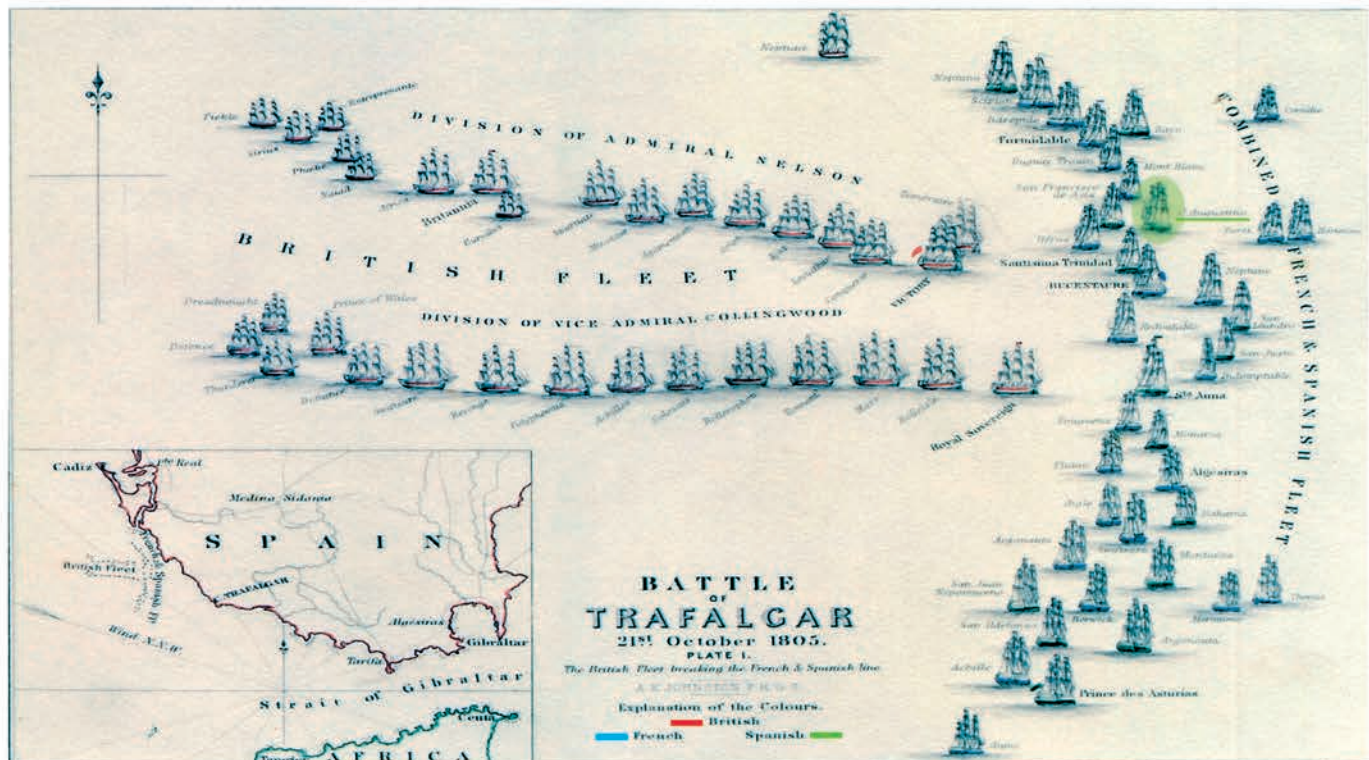
Escaño, segundo en el mando de la Escuadra Combinada, escribe en un parte oficial del 5 de noviembre la conducta del barco español en la batalla: «...Se batió valerosamente por la proa del Trinidad, y arribó a sotavento por sotavento y quedó tan estropeado que se fue a pique después de la acción...»¹

Fue apresado después del combate por los la escuadra enemiga, tomándolo a remolque el navío inglés *Leviathan*. El día 29 fue quemado por los ingleses, no sin antes salvar a la tripulación. Los navíos que realizaron esta labor fueron el *Leviathan* y el *Orion*, logrando trasladar a 450 hombres a bordo de sus respectivos barcos². El parte del comandante del buque español *Montañés*³ fondeado en la Bahía de Cádiz ese día, informa que vieron volar un navío sobre las 9. 30 am en el cuadrante noroeste, a una distancia de 4 ó 5 leguas. Probablemente se trate del incendio del *San Agustín*. En cuanto a la zona donde se produjo el naufragio se desconoce.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 281.

² *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. Pp. 267, 269 y 281.

³ González-Aller Hierro, J.I. (2004). P. 1131



Navío de S.M.C. **SAN FRANCISCO DE ASÍS**



DATOS DE CONSTRUCCIÓN

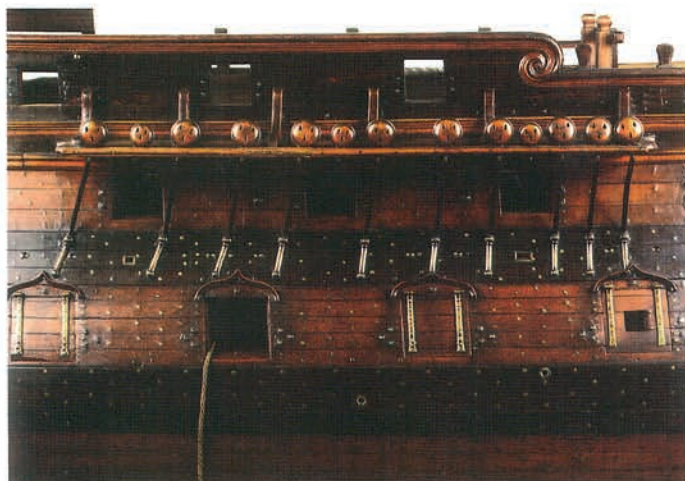
Clase	2ª
Nacionalidad	Española
Año de construcción	1767
Astillero	Guarnizo (Santander)
Sistema de Construcción ó Constructor	Gautier
Dimensiones	
Eslora	54,50m
Manga	14,19 m
Puntal	6,95m

ARTILLERÍA

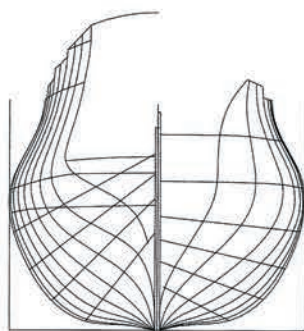
Cañones	70 [En Trafalgar 82]
Calibre 24	28
Calibre 18	30
Calibre 8	8
Obuses	
Calibre 30	10
Calibre 24	6

DOTACIÓN

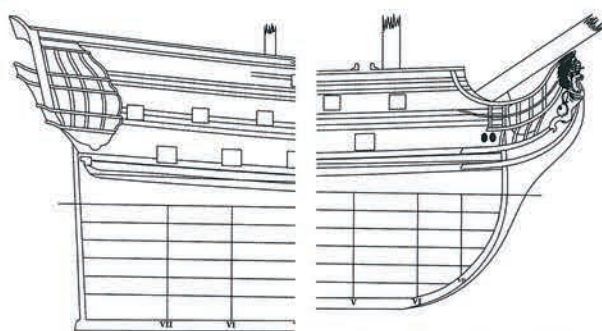
Formación en combate	Escuadra del Retaguardia
Capitán	Luis Antonio Flores
Tripulantes	699
Bajas en Trafalgar	
Muertos	180
Heridos	200
Capturados	¿?



Detalle de portas y cintones. Museo Naval. Madrid.



Caja de cuadernas



Sección proa popa.

Museo Naval. Madrid.

Historia del barco:

El navío fue construido en el año 1767 en el astillero de Guarnizo (Santander) según el sistema de construcción francés de Francisco Gautier. Participó en diversas acciones contra los ingleses, siendo, junto con el *Rayo*, uno de los navíos más veteranos participantes en el Combate de Trafalgar. En 1797 consiguió repeler el ataque a Cádiz de una escuadra inglesa. Formó parte de la Escuadra de Mazarredo en 1800, pasando un año después a participar a las órdenes de Gravina, en la expedición del almirante francés Villaret en la pacificación de las islas de Santo Domingo y Haití.

Fondeado en el puerto de El Ferrol, se incorporó a la Escuadra Combinada a las órdenes de Villeneuve y Gravina en agosto de 1805. El 13 de este mes sale de la ría gallega de Ares con rumbo sur. Junto con el resto de la escuadra llega el 19 de agosto a la Bahía de Cádiz, donde permaneció anclado hasta que la flota hispano-francesa la abandonara el 20 de octubre, para encontrarse al día siguiente con la escuadra inglesa de Nelson frente a Cabo Trafalgar.



San Francisco de Asís en Trafalgar

Antonio Escaño relata lo sucedido al barco español en la batalla: «...por recio del tiempo, habiéndole faltado los cables, se perdió en la costa de Santa Catalina del Puerto de Santa María...»¹.

Fue uno de los navíos españoles que los ingleses no apresaron. Se dirigió a Cádiz la noche del 21 junto con el *Príncipe de Asturias*, convertido en buque insignia ante el apresamiento del *Bucentaure*.

El día 23 aprovechando una leve calma del temporal, una pequeña escuadra salió de la Bahía de Cádiz para intentar recapturar a los navíos españoles *Neptuno* y *Santa Ana*. A consecuencia de esta acción se perdieron naufragados por el temporal los navíos españoles *Neptuno* y *Rayo*, además del propio *San Francisco de Asís*.²

El *San Francisco de Asís* naufragaría el mismo día 23 empujado por fuerte temporal hacia la costa intermedia entre Rota y El Puerto de Santa María³. La documentación oficial española especifica con gran detalle el lugar de naufragio: «...y el segundo sobre la Punta del Salado, encallado de proa y sobre arena, sin tener piedra alguna en sus inmediaciones...»⁴. El parte oficial de su comandante Luis Antonio Flores describe los últimos momentos del naufragio: «...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 navío⁵. Con un barril delgado envié un cabo delgado a la playa, y lo cogió un carabinero y después otros soldados alaron por él y principié a sacar la gente, y en el ínterin hicimos una jangada...»

Las labores de rescate y auxilio de los naufragos serían efectuada tanto por el Regimiento de Caballería de Zaragoza, como por la villa de El Puerto de Santa María, que proporcionaron tanto comida, como ropa de abrigo y asistencia sanitaria a cuanto llegaban a la playa⁶.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 281

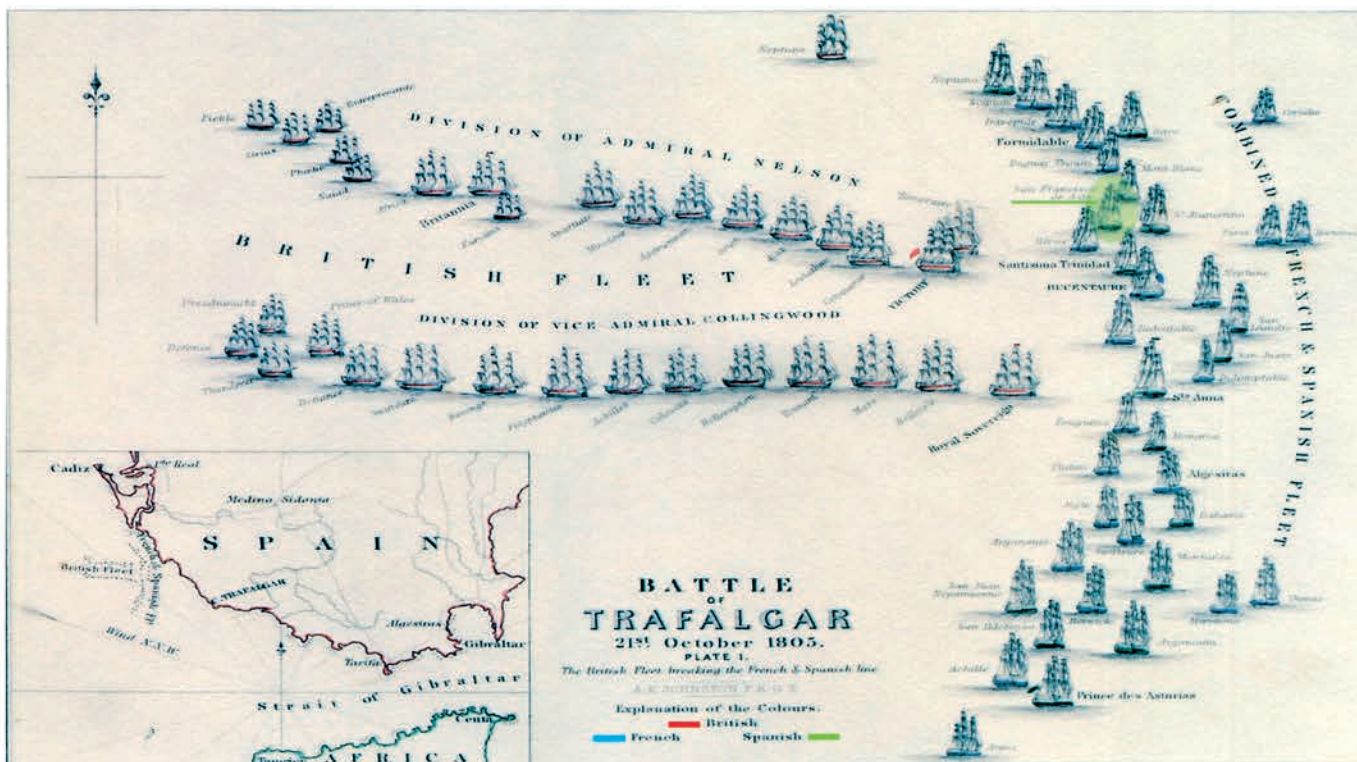
² *Gazeta de Madrid*. Años 1805-1806. Nº 89. P. 956

³ *Gazeta de Madrid*. Años 1805-1806. Nº 89. P. 956

⁴ González-Aller Hierro, J.I. (2004). P. 1061

⁵ Lon Romeo, E. (1950). P. 287

⁶ Marquez Carmona, L. (2003). P. 33



Navío de S.M.C. SANTÍSIMA TRINIDAD



Museo Naval. Madrid.

DATOS DE CONSTRUCCIÓN

Clase	1ª
Nacionalidad	Española
Año de construcción	1769
Astillero	La Habana (Cuba)
Sistema de construcción	Inglés
Constructores	Mateo e Ignacio
Dimensiones	
Eslora	61,18 m
Manga	16,12 m
Puntal	7,82 m

ARTILLERÍA

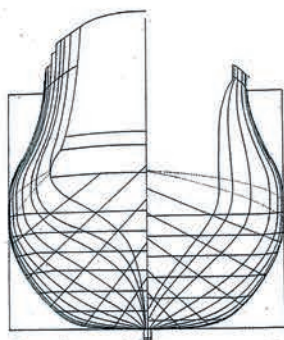
Cañones	136
Calibre 36	32
Calibre 24	34
Calibre 12	36
Calibre 8	18

Obuses	
Calibre 24	16
Calibre 4 (bronce)	4

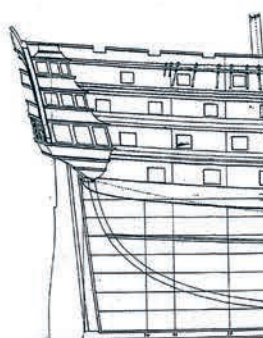
DOTACIÓN

Formación en combate	Escuadra del Centro
Capitán	General: Baltasar Hidalgo de Cisneros Comandante: Javier Uriarte y Borja

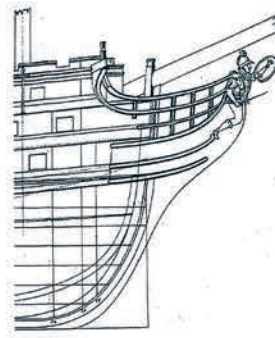
Tripulantes	1.048
Bajas en Trafalgar	
Muertos	205
Heridos	108
Capturados	¿?



Caja de cuadernas



Sección proa popa.



Museo Naval. Madrid.

Historia del barco:

El Santísima Trinidad proyectado inicialmente como un navío de 118 cañones, fue construido en el año 1769 en el astillero de La Habana según el sistema inglés, por los hermanos Mateo e Ignacio Mullan.

Entró en dique en varias ocasiones para corregir el defecto de inclinación que presentaba, aunque sin conseguir arreglarlo. Le fue aumentada su capacidad artillera a 136 cañones y se le añadió una cuarta batería.

A pesar de ser el mayor navío de la época no resultaba muy eficaz por lo torpe y lento de su navegación. Estuvo en aguas de la bahía gaditana desde el año 1797 al 1802 adscrito al Departamento de Marina de Cádiz. Un año más tarde entró de nuevo en dique para carenarlo y forrarlo de cobre. Las reparaciones terminaron el mes de diciembre de 1804, pasando a estar en activo de nuevo bajo las órdenes de Francisco Javier Uriarte y Borja.

Ante el estallido de la guerra contra Inglaterra fue uno de los navíos que se armaron para luchar, por lo que volvió de nuevo a entrar en dique para ser preparado. Permaneció en La Carraca hasta que en junio estuvo preparado para combatir, lo cual haría el 21 de octubre de 1805 frente a Cabo Trafalgar.



Santísima Trinidad en Trafalgar

Resultó gravemente dañado tras el duro combate que mantuvo con varios navíos enemigos. Fue apresado y remolcado por el navío *Prince* con la intención de conducirlo a Gibraltar y llevarlo posteriormente a Inglaterra por resultar muy simbólica la captura del mayor barco construido hasta la fecha. Estos planes no se llevaron a cabo porque el mal estado de la nave y la violencia del temporal provocaron su hundimiento.

El Teniente Mayor Escaño, escribe en un parte oficial lo sucedido al navío: «...De su tripulación y guarnición, doscientos muertos y cien heridos. En la noche se fue a pique el navío, pues en la costa se hallan pedazos de su casco...»¹. Según la documentación española, incluso apareció un pedazo del navío en la antigua costa de Castilla, actual Arenas Gordas (Huelva): «Recuperado en la Costa de Castilla, cuatro pedazos de un costado del navío Trinidad, pintado a franjas encarnadas y negras con 18 o 20 cañones embragados»².

El mal estado del barco, ya que las bombas de achique no daban abasto para extraer el agua, la imposibilidad de llevarlo a Gibraltar y el querer evitar que los españoles lo recapturasen, hizo que los ingleses adoptaran la decisión de hundirlo.

El día 24 la fragata *Euryalus*, a bordo del cual viajaba Collingwood que asumió el mando de la escuadra inglesa ante la muerte de Nelson, informa de su hundimiento: «...Empleamos el tiempo en destruir las presas entre Cádiz y Santa Lucía [San Lucar] A las 5.30 acordamos velas y tuvimos que enviar al Lugarteniente Williams, el carpintero y su tripulación, con 30 hombres a bordo del Santísima Trinidad, navío español de 4 cubiertas, para destruirlo...»³. Antes de su destrucción fue salvada parte de la tripulación trasladando a bordo del Ajax a 209 prisioneros⁴. Debido a la rapidez del naufragio no dio tiempo al traslado de los heridos más graves, que murieron trágicamente ahogados.

¹ Lon Romeo, E. (1950). P. 282

² Ibidem. P. 354

³ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. P. 156

⁴ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. P. 289

