

HISTORIA DE UNOS CAÑONES O UNOS CAÑONES CON HISTORIA

Miguel ARAGÓN FONTENLA



*Los pueblos que olvidan su historia
están condenados a repetirla.*

Marco Tulio Cicerón.

Introducción



unos cincuenta metros de la orilla, donde la profundidad no supera los seis, pudimos observar que del uniforme fondo arenoso destacaba una oscura formación rocosa. Restos de madera y unos pequeños promontorios calizos, constituidos por proyectiles concrecionados y fusionados entre sí, cubrían una superficie alargada de unos veinte metros. Del lecho marino sobresalían alineados varios pernos de cobre unidos a una semienterrada y gruesa viga de madera. Estábamos buceando entre los restos del naufragio hallado años atrás frente en la playa del Retín.

Los cañones del Panteón

¿Qué visitante al Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando o suboficial de la Armada a su paso como alumno por la ESUBO no se ha fijado en los dos cañones de hierro que, montados sobre cureñas de madera, jalonan la entrada principal de tan insigne mausoleo? En ambos, en uno de sus costados y grabado en placa de latón, se puede leer la siguiente inscripción:

«Cañón de la artillería de 36 libras del navío *Santísima Trinidad*, hundido gloriosamente en la Batalla de Trafalgar. Permaneció sumergido desde 1805 hasta 1982 en aguas de la ensenada de Barbate, costas del Retín.»



«Del lecho marino sobresalían alineados varios pernos de cobre...». (Foto del autor).



Cañones frente al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando. (Foto del autor).



Placa identificativa de los cañones del Panteón.
(Foto del autor).

Siempre que he tenido la ocasión de estar frente a esas reliquias del pasado me ha surgido la misma pregunta: ¿en qué se ha basado el autor de dicho texto para asegurar que esas piezas pertenecieron a tan insigne buque cuando todavía no se tiene constancia de que el pecio del *Santísima Trinidad* haya sido localizado?

Con este trabajo se pretende cuestionar a quien ha querido dar importancia a estos cañones, atribuyéndoles, sin un sólido argumento, ser reliquias de tan célebre episodio

de la historia de nuestra Armada como fue el combate de Trafalgar, y a su vez,

analizar la posibilidad de que puedan tratarse de testigos de otro suceso, no menos dramático y lamentablemente poco conocido, ocurrido por aquellas aguas, recuperando con estas líneas del inexorable olvido del tiempo el recuerdo del que fue otro fatídico suceso.

El pecio del Retín

En el año 1982, la Armada adquiría, para uso como campo de maniobras, una amplia zona comprendida entre las poblaciones de Barbate y Zahara de los Atunes, que incluía la sierra del Retín y una arenosa playa limítrofe de unos cinco kilómetros de longitud. Durante los meses de verano de ese año se encomienda a un equipo de buceadores del Centro de Buceo de la Armada, en colaboración con otro de zapadores anfibios del Tercio de Armada, el reconocimiento hidrográfico de la línea de playa y la eliminación, mediante voladuras controladas, de unos promontorios próximos a la orilla que eran obstáculos para la varada de las embarcaciones de desembarco. Como consecuencia de la remoción del fondo por las voladuras efectuadas, quedan al descubierto los restos de un naufragio. De entre estos se extraen dos cañones, que fueron primero depositados en el Arsenal de La Carraca para después ser colocados como ornamentación en su actual ubicación en la Escuela de Suboficiales.

Treinta años después del hallazgo retomé el interés por conocer la historia de esos cañones. Lo primero fue contactar con algunos de los buceadores que habían participado en aquellos trabajos. Todos ellos recordaban perfectamente cómo se descubrió el pecio, pero ninguno me supo decir con certeza el motivo por el que se llegó a relacionar ese hallazgo con los restos del *Santísima Trinidad*. Según pude deducir de las conversaciones, una de las razones se debió a la relativa proximidad de la playa del Retín con el lugar donde tuvo lugar el combate de Trafalgar. Otra fue que de entre los restos se extrajo una campana de bronce en la que se podía distinguir grabada una inscripción, que pensaron era el nombre del buque. Aunque las letras estaban bastante erosionadas, la inscripción comenzaba por una «S», seguida de una palabra ilegible. Se desconoce el paradero de dicha campana, ya que su localización, sin duda, aportaría una valiosísima información.

No pueden ser del *Santísima Trinidad*

Rendido a los ingleses tras el combate del 21 de octubre de 1805, el navío *Santísima Trinidad* es tomado a remolque por el *Prince*, que intenta en vano dirigirlo hacia Gibraltar. El fuerte temporal de suroeste impediría esa maniobra, y el 24 acaba siendo hundido por los mismos ingleses que lo remolcaban. No se tiene certeza del lugar exacto del hundimiento, pero existe un documen-

to fechado el 30 de octubre de 1805 que dice: «...Se han hallado en la costa de Castilla cuatro pedazos de un costado del navío *Trinidad*, pintado a fajas encarnadas y negras desde el plan de la 2.^a batería hasta la 4.^a, y en ellos, desde 18 a 20 cañones embragados» (1).

El lugar conocido como la costa de Castilla, hoy playa de Castilla, corresponde al litoral del Coto de Doñana en Huelva.

Considerando como totalmente fiable el relato anterior, resultaría difícil creer que los restos hallados en la ensenada de Barbate puedan corresponder a los del *Santísima Trinidad*; más aún cuando el fuerte temporal de suroeste que persistió durante los días posteriores al combate arrastró a todos los buques, captores y capturados, en dirección norte. Por ello a la ensenada de Barbate, más al sur del lugar donde tuvo lugar el combate, no pudo haber llegado resto alguno de los navíos perdidos tras el enfrentamiento.

Son españoles, pero de a 24 libras

Posiblemente, el mejor tratado sobre artillería naval de la época a la que nos referimos sea el que, bajo el título *La Artillería Naval Española en el Siglo XVIII*, tiene como autor a Enrique García Torralba. Esta publicación contiene un estudio detallado de los reglamentos por los que se regía la fabricación de los cañones con los que se dotaba a los buques de la Real Armada. Basándonos en los datos reseñados en dicha publicación, se podrían catalogar las piezas del Panteón como dos cañones españoles de a 24 libras modelo 1783 (aprobado por Real Orden de 1782), según el proyecto del capitán de fragata Francisco Medina, quien fue director de la fábrica de cañones La Cavada.

La confusión de quien catalogó estos cañones como piezas de a 36, en vez de a 24, es justificable, ya que para el modelo de 1782 tanto los cañones de a 24 como los de a 36 son de la misma longitud: 2,64 metros; no así el diámetro del ánima, que es de 15,31 cm para los de a 24 y de 17,40 en los de a 36. Se puede comprobar que en ambas piezas del Panteón, a pesar del estado de corrosión que presentan, el diámetro del ánima en boca es de unos 15,5 centímetros.

De no ser equivocado este razonamiento, se podría afirmar que los restos hallados en la playa del Retín pertenecen a un buque de guerra español, naufragado en fecha posterior a 1783 y del porte de navío o fragata, ya que en ambos se montaban cañones de a 24 libras.

(1) GONZÁLEZ-ALLER, J. I.: *La Campaña de Trafalgar (1804-1805)*. Corpus Documental.

Un lamentable enfrentamiento

Descartando que este pecio pertenezca al *Santísima Trinidad*, surge la pregunta: ¿entonces de qué naufragio se trata? La poca entidad de los restos visibles en la playa del Retín hace pensar que, probablemente, estos son una pequeña porción del casco de un buque de gran porte que, deshecho como consecuencia de combate o incendio, llegan a varar en la playa tras naufragar en algún lugar próximo a la ensenada de Barbate.

Indagando en la historia, tan solo un hecho ocurrido en el año 1801 pudo aportar restos como los hallados en el Retín: el lamentable enfrentamiento en la noche del 12 de julio entre los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo*, ambos españoles. Son varias las versiones de tan triste episodio, siendo la más verosímil, y la que mejor se ajusta a la documentación de archivo, la publicada en abril de 1984 en la *Revista de Historia Naval*, escrita por el entonces capitán de fragata José Ignacio González-Aller Hierro, y que de manera resumida se narra a continuación:

«Tras el combate de Algeciras del 6 de julio de 1801, la escuadra francesa del almirante Linois, aunque victoriosa frente a la del almirante inglés Saumarez, quedó seriamente dañada. En su auxilio y para escoltarla a Cádiz, el día 9 zarpa de ese puerto el teniente general Juan Joaquín Moreno con los navíos *Real Carlos* (112 cañones), *San Hermenegildo* (112 cañones), *San Fernando* (74 cañones), *Argonauta* (80 cañones), *San Agustín* (74 cañones) y la fragata *Sabina* (34 cañones). A ellos se les une el navío francés *Saint Antoine* (74 cañones) y tres fragatas de la misma nacionalidad. Al día siguiente la escuadra española llega a Algeciras y se une a la francesa conformando una fuerza combinada. En la mañana del 12, con aparejo de circunstancia en los tres buques franceses que lo habían perdido, se alista para dejar el fondeadero de la bahía de Algeciras la escuadra aliada. Moreno y Linois, en conformidad, embarcan en la fragata *Sabina* y acuerdan que, tras superar punta Carnero, la flota aliada adopte una formación de dos líneas de frente. En cabeza los tres navíos franceses dañados y en retaguardia los cinco navíos españoles y el navío francés *Saint Antoine*, entre ambas líneas se colocaría la fragata *Sabina*. En la confianza de que esa es la formación más segura, ante la amenaza de un contraataque, por la retaguardia, de la escuadra inglesa del almirante Saumarez que, recuperados sus buques de los daños sufridos del combate acaecido seis días antes, acechaba desde Gibraltar con tomarse la revancha.

»Con mucha dificultad la combinada abandona la bahía de Algeciras, no sin antes desistir de llevar a remolque a Cádiz al navío inglés *Annibal* capturado en el combate del día 6. A las siete y media, ya oscureciendo, la combinada dobla punta Carnero y enfila el Estrecho cuando el viento de levante comienza a recrudecer. En ese momento Saumarez, con cinco navíos y una fragata, inicia la persecución confiando en que el mejor andar de sus buques le permiti-

rán dar alcance al enemigo antes de que lleguen a su puerto de destino. El general Moreno no es ajeno a la amenaza que se cierne sobre ellos, de ahí que las órdenes dadas a los navíos que protegen la retaguardia son: “..hacer el primer fuego con los cañones de la cámara de popa y toldilla y al oportuno tiempo con los de los costados sobre la perpendicular del rumbo y determina-da proa a una de las costas del Estrecho para no embarazarse entre sí” (2).

»La noche es muy oscura y el fuerte viento de levante favorece la buena marcha de los navíos. A las diez, la escuadra aliada ya ha sobrepasado la altura de Tarifa y navega en total oscuridad. Tan solo las luces de los tres faroles de popa y la de tope en la fragata *Sabina*, situada en el centro de la formación, delatan la posición del buque de mando. Tres navíos de la retaguardia quedan rezagados: *San Hermenegildo*, *Real Carlos* y *Saint Antoine*. Saumarez fuerza velas acortando distancias a la escuadra franco-española y ordena al navío *Superb*, el más ligero de los que dispone, que se adelante del resto de la escuadra y hostigue a la retaguardia enemiga por el extremo derecho de su formación. A las once y media, estando a escasos 300 metros de la retaguardia de la aliada, el *Superb* cae a babor y hace fuego con toda la batería de estribor sobre la aleta de babor del navío que ocupaba el extremo de más a tierra de la formación, el *San Hermenegildo*. Algunos impactos también alcanzan al *Real Carlos*. Los tres navíos de la retaguardia aliada navegan bien alineados, pero muy próximos entre sí. Al recibir el *San Hermenegildo* el fuego enemigo, y en cumplimiento de las órdenes del general en jefe, cae a babor para hacer frente al inglés, y así también lo hace el *Real Carlos*, su inmediato por babor en la formación, pero no así el *Saint Antoine* que no modifica su rumbo. Para evitar la colisión con el navío francés el *Real Carlos* rápidamente rectifica el rumbo y maniobra a estribor, sin poder evitar el encontronazo con el *San Hermenegildo*, donde los impactos recibidos del navío inglés, tal vez por el empleo de la temida bala roja (3), comienzan a provocar un incendio a su cubierta. Fue la voz de “fuego”, referida a la alarma por incendio a bordo, lo que en la confusión y oscuridad reinantes es interpretada por los artilleros de la primera batería de babor del *San Hermenegildo* con la de hacerlo con sus piezas sobre el buque que, por babor se les venía encima, sin percatarse que se trataba de uno de los propios “...hallándose aquella noche en su destino de la primera batería, y haber después entendido que el fuego tuvo origen en la toldilla, solo

(2) AGM, leg. 197. doc. 43.

(3) AGM, leg. 197. doc. 989. Informe del capitán de fragata Francisco Vizcarrondo, segundo comandante del *Real Carlos* y único oficial superviviente de ese navío. Tras ser rescatado por los ingleses fue conducido a Gibraltar y luego liberado: «Todavía no puedo decidirme a determinar la causa del incendio, si bien haya procedido de los tacos del navío *Hermenegildo* que tocándonos nos batía, o ya de los del enemigo que también nos llegaban, causando singulares explosiones que me inclinan a creer lo que confidencialmente aseguraron en Gibraltar, de que llevaban tacos preparados con mixtos y aun hornillos de bala roxa».

puede decir que las voces que lo expresaban, darían lugar á creerlas mandato de romper el de la artillería contra el navío de su inmediación, que después supo era el *R. Carlos*". (Relato del alférez de fragata Antonio Piñeiro, quien junto al brigadier de guardias marinas Manuel Fernández Flores son los únicos oficiales supervivientes del *San Hermenegildo*). Tan próximos están ambos navíos que los tacos y el fogonazo de los cañones provocan un incendio en la mesa de guarnición mayor de estribor del *Real Carlos*. Con el abordaje caen los palos trinquete de ambos sobre la cubierta del *Real Carlos*. Los dos buques quedan enganchados por los aparejos y el fuego no tarda en extenderse con rapidez entre ellos, haciéndose incontrolable. Pasada la media noche,

ardiendo de proa a popa, los navíos logran desembarazarse el uno del otro para poco después saltar por los aires. El primero en desaparecer es el *Real Carlos* y a los quince minutos le sigue en suerte el *San Hermenegildo*. De los casi dos mil hombres que formaban la dotación de los dos grandes navíos tan solo unos trescientos lograron salvarse» (gráfico 1).

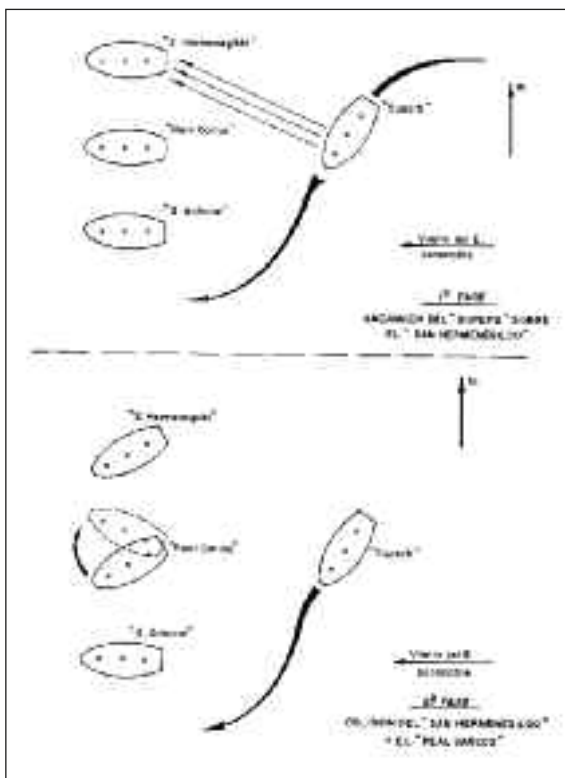


Gráfico 1. Maniobra del *Superb* y enfrentamiento entre el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*. (J. I. González-Aller. *Revista de Historia Naval*, abril 1984).

Tanta mortandad pudo deberse a que el inesperado ataque nocturno inglés no permitió la maniobra que, previa al combate, se solía hacer en los navíos, consistente en el arriado al agua de los lanchones y botes auxiliares del buque para llevarlos a remolque, con el objeto tanto de despejar la cubierta para facilitar la maniobra de aparejos y artillería como el de forzar el cambio de rumbo y servir de auxilio a los caídos al mar. Por ello, los que desesperados se lanzan al agua huyendo de morir abrasados y no encuentran dónde

acogerse en su mayoría perecen ahogados. De los supervivientes, unos cuarenta lograron salvarse en una embarcación del *Real Carlos* y el resto fue rescatado por los ingleses. El mando de la escuadra aliada fue ajeno a lo ocurrido en su retaguardia, hasta que al amanecer se notó la falta de los tres navíos.

Es conocida y muy difundida una versión, sin fundamento, que otorga al valiente capitán Keats del *Superb* la proeza, en la oscuridad de la noche y dado el buen andar de su buque, de aproximarse a la retaguardia enemiga hasta colocarse entre medias de los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo* para una vez a la altura de ambos hacer fuego a dos bandas y, posteriormente, en una hábil maniobra, quitarse de en medio. Confundidos por el ataque sorpresa, cada uno de los navíos españoles cree ser atacado por el contiguo, al que toma por enemigo, y acaban destrozándose mutuamente. La claridad del amanecer da cuenta del error, pero ya es tarde: destrozados y entre llamas ambos sucumben llevándose consigo a casi dos mil almas. Esta interpretación, más propia de una novela de Patrick O'Brian, carece de base documental y es desmentida por los propios ingleses.

Estimación del lugar de la pérdida del *Real Carlos* y del *San Hermenegildo*

En ninguno de los documentos consultados se hace referencia al lugar exacto del enfrentamiento y posterior pérdida de ambos navíos. Resulta extraño que de uno de los sucesos más dramáticos de la historia de la Armada española la información existente en los archivos no sea abundante, lo que hace suponer que la mayoría de los documentos que forzosamente generaría la pérdida de dos grandes navíos acabarían, al igual que ellos, siendo pasto de las llamas en el incendio que en 1975 destruyó el Archivo de San Fernando. No obstante, del análisis de algunas de las fuentes documentales existentes en el Archivo de El Viso se puede deducir, de una manera aproximada, la zona del desastre, lo que sería suficiente para la finalidad de este trabajo:

«...no se consiguió hasta el oscurecer (4) el estar reunidos sobre la punta de Carnero... se estaría para las 10 un poco más avante de Tarifa... se amaneció (5) casi en calma de cinco a seis leguas E. O. con Santi Petri, reconociéndose la falta de los navíos españoles *Real Carlos* y *San Hermenegildo*... (6).

...A las 1120 atacaron los enemigos nuestra retaguardia... (7).

(4) Según fuentes consultadas, en esa fecha el ocaso fue a las 1913 horas.

(5) Según fuentes consultadas, en esa fecha el orto fue a las 0447 horas.

(6) AGM, leg. 197, doc. 537.

(7) AGM, leg. 197, doc. 43.



Gráfico 2. Derrota de la escuadra aliada. (Estimación del autor).

...At 1215 AM, July 13th, the *Real Carlos* blew up, and fifteen minutes later, the *San Hermenegildo* ablaze from stem to stern, suffered the same fate...» (8).

Teniendo en cuenta los datos referidos en estos cuatro relatos, vamos a considerar cuatro puntos para establecer el Punto 5, o lugar aproximado de la voladura de sendos navíos (gráfico 2):

Punto 1.—Punta Carnero. Lugar donde al oscurecer del 12 se reúne la escuadra aliada y enfila el Estrecho con viento fuerte de Levante. Aproximadamente a las 1930.

Punto 2.—Tarifa. Sobrepasada por la escuadra poco antes de las 2200 horas del 12.

Punto 3.—Lugar donde a las 2320 se encuentra la escuadra aliada y comienza el ataque del *Superb* a su retaguardia.

(8) WILLIAMS, James: «A las 1215 de la madrugada el *Real Carlos* voló y, quince minutos más tarde, el *San Hermenegildo*, en llamas de proa a popa, sufrió la misma suerte». *A Naval History of Great Britain*. MacMillan and Company, 1902.

Punto 4.—Sancti Petri. Donde, de tres a cuatro leguas al oeste de este islote se sitúa el grueso de la aliada al amanecer del 13.

La distancia navegada por la escuadra aliada del Punto 1 al Punto 2 es de unas 15 millas, que recorre en algo más de dos horas, de lo que resulta un andar de unos siete nudos.

La distancia estimada sobre la derrota que se cree que pudo ser la seguida por escuadra aliada entre los Puntos 2 y 4 es de 55 millas, que son recorridas en siete horas, por lo que en ese tramo la velocidad media fue de unos ocho nudos.

Podría parecer excesivo que grandes navíos, yendo en conserva, hubieran podido mantener durante toda la noche una velocidad de siete a ocho nudos, máxime escoltando a los tres buques franceses dañados. Posiblemente el lograr esta marcha se debió a que durante todo el tiempo tanto el viento como la corriente estuvieron a favor de la dirección de marcha (9).

El ataque del *Superb* a la retaguardia aliada tiene lugar a las 2320, una hora y veinte minutos después de haber sobrepasado el Punto 2, que con un andar de ocho nudos da un desplazamiento aproximado de unas diez millas. Por ello el Punto 3 se podría situar, más o menos, al sur de cabo Plata.

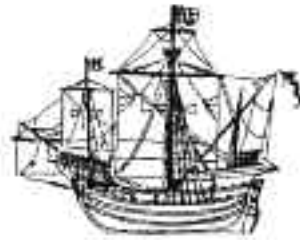
Iniciado el combate, la formación de línea de frente se deshace. El *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* se abordan, enredándose los aparejos. Enganchados, ardiendo y sin gobierno, durante una hora van a la deriva mientras que las llamas se extienden rápidamente por ambos buques alimentadas por el fuerte viento de levante. La corriente y el viento hacen que el abatimiento sea sensiblemente hacia la costa, hasta que a las 0015 horas, librados el uno del otro, se deshacen en explosiones. El desplazamiento de los dos navíos en el tiempo que duró el enfrentamiento no debió de ser superior a las tres millas, lo que permite hacer una estimación del Punto 5, lugar de los naufragios.

De considerarse válido el anterior razonamiento, los navíos *Real Carlos* y *San Hermenegildo* se debieron de perder en algún lugar de la ensenada de Barbate y a unas siete millas al suroeste de Zahara de los Atunes. A esa distancia de la costa y arrastrados por la corriente y el oleaje no tardaría en llenarse la playa de multitud de restos del naufragio, tanto de maderos y jarcias como de cadáveres. No es de extrañar que, entre tanto destrozo, partes del casco lleguen a varar en la orilla, manteniendo a flote pesados cañones enredados en sus aparejos.

(9) Recurriendo a un programa de cálculo de mareas, en la fecha del 12 al 13 de julio de 1801 fue creciente en el Estrecho desde las 2100 horas del 12 a las 0300 del 13, cuya resultante es una corriente de superficie paralela a la costa en dirección este-oeste.

Conclusión

Sin duda, el enfrentamiento entre el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo* no constituye un episodio de nuestra historia naval del que debemos sentirnos orgullosos, y de nada sirve el pretender justificar lo que fue una tragedia con otros argumentos que no sean que la fatalidad y el error condujeron al desastre. Pero cuando hasta en la historia de la Gran Bretaña se refieren a esta acción diciendo que *this was certainly one of Spain's most tragic chapters in naval history, and should never be forgotten or obscured* (10), no debemos ser nosotros quienes la ignoremos. Por ello merece recordarse —aunque tan solo sea a través de unos objetos inanimados como unos cañones, testigos mudos de un triste desenlace— que allí sucumbieron dos prestigiosos marinos, los capitanes de navío Antonio Emparán y José de Ezquerro, junto con la casi totalidad de sus dotaciones.



BIBLIOGRAFÍA

- GARCÍA-PARREÑO, Jorge: REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto, 1981.
 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española*.
 PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería Biográfica de los Generales de Marina*.

(10) «Ciertamente fue uno de los más trágicos episodios en la historia naval española, y nunca debería ser olvidado ni ocultado».