

LA SUERTE DE LOS VENCIDOS, LOS DIEZ DÍAS SIGUIENTES

Miguel ARAGÓN FONTENLA
Presidente de la Asociación «Mar de Leva»



Veintiuno de octubre de 1805



N fuerte estruendo ahoga el sonido de los cañones desviando la atención de cuantos todavía se encontraban combatiendo; el navío francés *Achille* ha saltado en mil pedazos, será el primero en irse a pique y el único en perderse en el combate. Su voladura, a eso de las cinco de la tarde, a causa del incendio provocado por una andanada del *Prince*, fue tan impresionante que marcó el punto final de la refriega. Sobrevivieron 480 de sus casi 800 hombres.

Tras cinco horas de duro enfrentamiento y desgaste, la victoria ha quedado claramente decidida a favor de la flota británica. Poco antes, un Nelson moribundo recibe la noticia de haber conseguido su objetivo: la escuadra combinada francoespañola ha quedado diezmada y desorganizada. Sin su amenaza, la hegemonía inglesa en el mar quedaba definitivamente asegurada.

Al caer la tarde, la suerte de los buques de la maltrecha flota combinada es muy dispar:

Cuatro navíos de la división del contralmirante Dumanoire, que evitaron entrar en acción, se alejan rumbo a poniente de la zona de combate.

Once navíos, junto con las fragatas y los bergantines franceses, consiguen librarse de la tenaza de la flota británica y, siguiendo aguas al *Príncipe de Asturias*, logran durante esa noche regresar a la bahía gaditana y fondear al amparo de sus defensas de costa.

A lo largo de esa tarde, los restantes diecisiete navíos de la flota francoespañola desgastados por el combate han acabado rindiéndose a los ingleses, quienes, destacando dotaciones de presa y bajo la custodia del buque captor, intentarán marinarlos hacia puerto propio. Pero también la flota inglesa ha resultado, si no tanto, casi tan dañada como la combinada; de ahí que no va a

resultarles tarea fácil conducir sus capturas, a remolque o en bandola (1), en la dirección deseada; ni para los soldados británicos de las dotaciones de presa controlar y mantener el orden en un buque destrozado, que repleto de heridos y desesperados amenaza con hundirse.

El presagio de Nelson

El buen conocimiento que el brillante almirante inglés tenía del golfo de Cádiz, de su mar, meteorología y del comportamiento tan particular de las corrientes en el Estrecho, lo había adquirido en las diversas ocasiones que se vio integrado en la flota británica, que desde hacía ocho años mantenía el bloqueo de la zona. Al igual que Villeneuve y Gravina, era consciente de que la bajada de presión atmosférica, que en los días previos al 21 venían indicando los barómetros, avisaba de la aproximación de un frente frío que se vio evidenciado a lo largo del día del combate por el horizonte tomado de la mañana, con viento bonancible del NNW, rolando en la tarde a SSO de moderado a fuerte. Tal vez por eso, Nelson, alertando de que el temporal se echaba encima, antes de morir instó a su sucesor, el almirante Collingwood, a que diera la orden de amarrar la flota, es decir, fondear los buques junto con sus presas. A sabiendas que de no hacerlo difícilmente los buques, dañados tras el combate y faltos de aparejos, podrían evitar verse arrastrados por los efectos del temporal y la corriente en dirección contraria a la deseada, es decir, al norte.

Los días después

¿Qué fue lo que pasó en los diez días posteriores al combate para que once de los navíos que eran presa británica, más tres que ya se encontraban a salvo frente a Cádiz acabaran naufragados a lo largo de las costas?

Es posible que el origen del desastre, indirectamente, se deba a la falta de prontitud de Collingwood a cumplir la última orden de Nelson de fondear la flota, desestimando la entidad de un temporal que comienza en la noche del 21 al 22, y que no remitiría hasta el 28. En consecuencia, los buques ingleses, a los que el temporal sorprendió portando la pesada carga del remolque, o les faltó el cable por la fuerza de los elementos, o tuvieron que picarlos para no verse arrastrados contra la costa, dejando las capturas a merced de su suerte con las dotaciones de presa incluidas. Para estos buques dejados a su suerte bajo un recio temporal y para los que acudieron en su auxilio, comenzaría a partir de atardecer del 21 un verdadero calvario, la segunda parte del combate. Buques con el aparejo desmantelado o apunto de caer, con las estructuras dañadas por la multitud de impactos recibidos y con unas dotaciones diezgadas

haciendo un esfuerzo agotador por mantener a flote la nave que amenaza con hundirse. Y ello, sin bajar la guardia al continuo acoso de los ingleses, deseosos por recuperar la presa o acabar con ella.

Sin duda la situación es difícil de imaginar; más allá del valor en combate, el instinto por la supervivencia llegó poner a prueba situaciones más allá del heroísmo. Los diez días posteriores al enfrentamiento frente a cabo Trafalgar fueron más dramáticos y causaron más bajas que el mismo combate. A lo largo de sesenta millas de costa, desde Barbate a Doñana, las playas quedan sembradas de cuerpos mutilados y de despojos de buques que la mar ha ido arrojando. El auxilio prestado a los naufragos por las tropas de guarnición en la costa y las atenciones a los heridos por parte de la población gaditana, sin distinción de nacionalidad, fue digna de elogio, y posteriormente reconocida por el propio gobierno inglés.

De la suerte de los catorce navíos naufragados, sus hombres, su historia y de lo que queda de sus restos, se centra este trabajo.



Pecio del navío francés *Fougueux*.
(Foto tomada por el autor del artículo).

El diario del vigía de la torre Tavira

«Día 22: Día mil veces triste, y día de confusión. Al amanecer de este día nos hallamos entre Puercas con 6 Navíos españoles, 5 Navíos, 5 Fragatas y 2 Bergantines franceses, en cuya vista comenzamos a calcular funestamente...». De esta manera, el vigía de la torre Tavira anota en el diario de observaciones la llegada a puerto de los primeros navíos de la maltrecha flota combinada tras el combate del 21 de octubre.

Desde el siglo XVIII en la torre de Tavira, atalaya dominante de la Bahía gaditana ubicada en el corazón mismo de Cádiz, se mantuvo un centinela aler-

ta a entradas y salidas de buques, y a cuantos acontecimientos afectaban a la vida cotidiana de la ciudad y que luego eran publicados en una gacetilla. El registro diario duró hasta bien entrado el XX, de ahí que sus anotaciones constituyan un magnífico documento que ahora utilizaremos como crónica de lo ocurrido aquellos días.

Los navíos que durante la noche y madrugada del 21 al 22 habían conseguido tomar fondeo en el Placer de Rota son la avanzadilla de un diseminado pelotón que en esos momentos se extendía desde cabo Roche a Sancti Petri. Éstos eran los españoles: *Príncipe de Asturias*, *San Leandro*, *San Justo*, *Rayo*, *San Francisco de Asís* y *Montañés*, y los franceses: *Neptune*, *Pluton*, *Indomptable*, *Argonaute* y *Héros*, así como sus cinco fragatas y dos bergantines.

«...Y sólo veíamos que los navíos estaban reparando de sus averías....»

Esa mañana se desembarca del *Príncipe* al almirante Gravina, quien había resultado gravemente herido en el combate. La primera orden de su sucesor en el mando, el mayor general Escaño, fue la de tener, lo antes posible, alistados los buques para zarpar en ayuda del resto de la dispersa flota.

Desapercibido a la observación del vigía de la torre Tavira, ya que la oscuridad se lo impidió, desde primeras horas de esa madrugada del 22, a unas siete millas al SSE del observatorio, un buque francés se debatía por su supervivencia.

Se trata del navío de 74 cañones *Fougueux*, el que protagonizó en la mañana del día anterior el comienzo del combate con la primera andanada contra el *Royal Sovereign*. Tras batirse contra el *Bellesley* y el *Mars* quedó muy maltrecho. Desarbolado se rinde al *Temeraire*, que le envía una dotación de presa de treinta hombres para su custodia y marineo en bandola (aparejo improvisado). Al ocaso se levanta un fuerte viento de SO y la fragata *Phoebe* lo toma a remolque. Por la noche el temporal arrecia hasta el punto de que la fragata inglesa se ve arribada por el navío hacia la costa. En un momento llega a faltar el remolque, la oscuridad y el fuerte viento hacen imposible recuperar el trofeo; el navío francés queda a su suerte junto con los soldados británicos de la dotación de presa que habían quedado a bordo. Ya no hay enemigos, en tales circunstancias todo hombre disponible responde a una sola idea, la de la supervivencia. Sin gobierno y a la deriva al clarear el día, el *Fougueux* toca fondo y queda varado en unos diez metros de agua, y a media milla de la costa, entre Sancti Petri y Torregorda.

En la mañana del 22 el buque francés acaba totalmente deshecho por el oleaje; en la desesperada, algunos hombres intentan ganar la orilla a nado, pero tan sólo dieciocho lo consiguen y son socorridos por una patrulla del Regimiento de Caballería Farnesio que rondaba la playa. El *Orion*, que se aproxima al lugar del naufragio, larga una embarcación y consigue rescatar a

otros cuantos; el resto, cerca de seiscientos hombres, entre los que se cuentan los treinta ingleses, perecen en el naufragio.

Hoy en día, todavía se puede contemplar gran cantidad de restos que conforman su pecio, más de una veintena de cañones de hierro velan del fondo arenoso, proyectiles concrecionados, un ancla tipo almirantazgo de gran tamaño, restos de madera de la estructura y otros objetos que evocan la tragedia de su desdichada dotación.

«...A las cuatro de la tarde que aclaró un poco el horizonte, se vieron al sur cuatro navios desarbolados de todos sus palos...». Uno de ellos, podría tratarse del navío francés de 74 cañones *Redoutable*, su situación esa tarde coincide con la observación del vigía de la torre. Fue el siguiente en ir a pique.

Al mando de joven capitán Jean Jaques Lucas, su dotación destacó por el buen adiestramiento, valentía y arrojo en combate. Acude en auxilio del buque de su almirante en jefe, el *Bucentaure*, arremetiendo contra el poderoso *Victory*, de 112 cañones, con quien llega a distancia de abordaje. De una de sus cofas surge el certero disparo de fusil que acabó con la vida de Nelson. Acolchado entre el *Victory* y el *Temeraire* recibe un duro castigo que lo deja desarbolado y con gran número de bajas, entre las que figura su comandante, por lo que acaba rindiéndose en la tarde del 21. El navío *Swifsure* lo toma a remolque, pero está tan dañado que inesperadamente, en la noche del 22, el *Redoutable* se va a pique llevándose a cuantos continuaban a bordo, tan sólo 169 de sus 750 hombres lograron salvarse.

En la actualidad se desconoce el lugar del naufragio, pero posiblemente sus restos posen en algún sitio a unas cuatro a cinco millas al oeste de cabo Roche.

«...A la oración se levantó un temporal terrible, y duró toda la noche que fue de las mas funestas y tristes, pues no se oían más que truenos, viento, agua y cañonazos.»

«Día 23: Este día amaneció frente al Castillo de Santa Catalina el navío Almirante francés *Bucentauro*, el cual fue rendido y marinado por los ingleses pasando a bordo de una fragata el General Villeneuve que es prisionero...». Muy dañado a causa del enfrentamiento con el *Victory* y otros tres navíos ingleses, el *Bucentaure* acaba, en la tarde del 21, rindiéndose al *Conqueror*. El almirante Villeneuve es trasbordado a una fragata inglesa que le conducirá a Gibraltar, y una dotación de presa se hace con el gobierno del buque. Al día siguiente, el temporal arrecia y los ingleses pierden la captura, lo que es aprovechado por la dotación francesa para reducir a sus guardianes. Recuperado el control del navío, el *Bucentauro*, al anochecer, consigue llegar a Cádiz y fondear próximo al islote de San Sebastián. Esa madrugada del 23, el fuerte viento que se levanta del SO lo hace derivar, toca con el bajo de la punta del Nao, donde pierde el timón, pero logra fondear de nuevo y a cañonazos solicita auxilio. A primeras horas de esa mañana, el *Indomptable*, que se encuentra

fondeado en las proximidades, envía sus embarcaciones y recoge a 500 franceses y los 80 británicos de la dotación de presa llevándoselos a bordo. Esa misma tarde, a las 1530, el *Bucentaure* desaparece.

Hoy en día, todavía se pueden ver en los alrededores del lugar del naufragio algunos cañones muy concrecionados y otros vestigios que conforman su pecio.

«...Después se vio al español *San Juan Nepomuceno* y enseguida se fueron descubriendo desde el sur al oeste hasta 28 buques de guerra españoles, franceses e ingleses muchos de ellos desarbolados. A la hora de esa observación que fue 10 y 1/4 lo tomó a remolque al *San Juan* una fragata inglesa, al *Bahama* un Navío y próximo al *Santana* se halla otro navío enemigo: todos los demás hacen rumbo para afuera...». De este relato se deduce que la mayor concentración de buques se encontraba ya entre Torregorda y Cádiz. A la vista de la ciudad se estaba debatiendo el destino de los navíos capturados. Ello motivó que, a pesar de la dificultad para dar a la vela por el recio temporal, en junta de capitanes celebrada a bordo del *Príncipe de Asturias*, Escaño ordenara a Macdonell, comandante del *Rayo*, alistar una flotilla con cuantos buques estuviera disponibles, a fin de auxiliar a los navíos desmantelados y traerlos a puerto, y al mismo tiempo hostilizar al enemigo.

«...Son las once y dan a la vela 6 navíos, 4 fragatas y 2 bergantines, españoles y franceses...». Se trata de la mencionada escuadra de auxilio formada por los navíos españoles *Rayo*, *Asís* y *Montañés* y los franceses *Pluton*, *Neptune* e *Indomptable*.

El *Rayo*, con 56 años de servicio, era el más veterano de cuantos participaron en el combate. Fue construido en La Habana según planos de Jorge Juan y acababa de ser modificado en el arsenal de La Carraca a un tres puentes y 100 piezas artilleras.

En realidad, el *Rayo*, esa mañana del 23, no logró unirse al grupo de auxilio. Fondeado a sotavento del resto, con la arboladura muy dañada por el combate, siendo un buque viejo y poco marinero, y azotado por el recio temporal del SO, tuvo mucha dificultad para levantar el ancla y hacerse a la vela. En esa maniobra rompe el cabrestante, ocasionando cuatro muertos y dieciséis heridos, por lo que tiene que picar el cable de fondeo. Cuando su comandante, Macdonell, ve zarpar al *Pluton* se siente obligado a intentar seguirle, empleando en ello todo el día sin conseguir arribar hacia él, sino todo lo contrario, cada vez se aleja más de Cádiz. Ya entrada la noche intenta tomar rizados y reducir trapo a la fuerza del viento, pero al no conseguirlo se viene abajo el mastelero y verga del velacho, llevándose media cofa del trinquete, con gavia y mesana, fuerza vela amura a babor procurando no abatir al fuerte viento que amenaza con arrojarle contra la costa. A medianoche, y aproximadamente a la altura de Chipiona, cae el mastelero de la mayor. Poco después, parte el palo mesana quedándose sin trapo; en vista de que hay cuatro brazas de agua, larga la cuarta y última ancla en la confianza de agarrar

el buque (en la narración de lo acaecido en la fecha del 24, continúa con el relato de la suerte final de este navío).

Por el distanciamiento que desde un principio va teniendo el *Rayo* con el resto de la flotilla de auxilio, el capitán de navío Cosmao-Kerjulien, comandante del *Pluton*, toma el mando de la acción. Ante la aproximación de los aliados, los ingleses liberan al *Santa Ana* y al *Neptuno*, que esa misma tarde entran en la bahía con el resto de la flotilla.

«...Son las 9 de la noche, y es tan funesta o más que las pasadas, y nos indica malas nuevas mañana». Mal presagio para el día siguiente, posiblemente el peor de todos.

«Día 24. Han amanecido varados en la costa del Puerto los navíos españoles *Neptuno* y *Asís*, y también el *Rayo*, el cual desarbolado de todos excepto el de trinquete se halla fondeado al NO a 6 leguas...». La suerte del *Neptuno* y del *Asís* se había dilucidado esa madrugada, veamos lo que les ocurrió.

El *Neptuno*, navío de dos puentes y 80 cañones construido en Esteiro (Ferrol) en 1795 según planos de Retamosa, fue junto con el *Argonauta* uno de los mejores buques que tuvo la Armada.

En el combate del 21 de octubre, el *Neptuno*, al mando del brigadier Cayetano Valdés, se enfrentó con el *África* y posteriormente con el *Minotaur* y el *Spartiate*, simultáneamente. Muy desmantelado y con su comandante herido, a eso de las 1700 h el *Neptuno* se rinde al *Minotaur*, que envía una dotación de presa de 60 hombres con un oficial para marinarlo.

A primeras horas de la tarde del día siguiente, el *Minotaur* lo toma a remolque y, con viento del sur, pone rumbo al oeste para separarlo de la costa. Al ocaso y bastante alejados ya de tierra, el navío inglés, por causa del fuerte viento, se ve forzado a largar el remolque. Esa noche el temporal ocasiona el desplome del palo mayor que cae sobre la cubierta, partiendo la toldilla, aplastando a varios hombres, entre ellos un marinero británico.

A las 0300 de la madrugada del 23, el *Neptuno* fondea en 30 brazas y a unas dos leguas al SO de Cádiz. Esa misma mañana, viendo el oficial inglés de la dotación de presa cómo la flotilla francoespañola de auxilio se le aproxima, ordena a sus hombres picar el fondeo con la intención de alejarse y buscar amparo en sus propios buques que rondaban cerca; pero siendo inútil la huida se rinde los españoles. Acto seguido, y navegando en bandola, el *Neptuno* pone rumbo a puerto, forzado por el viento de SW. Durante un tiempo la fragata *Hortense* le presta remolque, pero pronto desiste por la rotura de su cabrestante. Ya en la tarde, consigue fondear al NNE de Cádiz, próximos a El Puerto de Santa María.

Pasada la 0100 de la madrugada del 24 y debido a la rudeza del temporal de esa noche, al *Neptuno* le faltan las dos anclas y se ve arrastrado hacia la costa. Dos horas más tarde, encalla de través en los arrecifes de piedra al oeste del castillo de Santa Catalina de El Puerto, quedando escorado sobre el costado babor y a unos cien metros de tierra. La rompiente es tan fuerte que una

veintena de hombres perecen ahogados al intentar ganar la costa a nado. Ya entrada la mañana y en jangadas lograron salvarse 200 individuos. Durante todo ese día, tropas del Regimiento de Córdoba y Zaragoza, de guarnición de la costa, con gentes del lugar, intentan repetidas veces la aproximación al buque en embarcaciones a remo, mas la rompiente las hace voltear causando algunos ahogados. Fracasados estos intentos, desde abordo se recurrió a un método bastante expedito. Se ató el extremo de un cabo guía a la pata de un cerdo, y se le largó al agua. El animal, cuya flotabilidad estaba garantizada no tardó en alcanzar tierra firme. Con el otro extremo firme al buque se monta un andarivel a través del cual, entre esa noche y el día siguiente, el *Neptuno* es evacuado. A los pocos días el casco queda totalmente deshecho. En trabajos posteriores se recuperó casi toda la artillería y gran parte de su utillaje.

El lugar del pecio está en unas eslingas rocosas en ocho metros de agua a unos cincuenta metros al oeste de castillo de Santa Catalina, poco queda de sus restos.

El *San Francisco de Asís*, conocido vulgarmente como el *Asís*, es otro veterano de los mares; construido hacía 40 años en Guarnizo según planos de Gautier, tenía un porte de 74 cañones.

En Trafalgar, al mando capitán de navío Luis Antonio Flores, fue uno de los buques de la escuadra del contralmirante Dumanoir que, en la tarde del 21, maniobró en apoyo al centro, donde todavía se estaba combatiendo; pero, con viento flojo del NO apenas consigue aproximarse. De vuelta encontrada, se pone al alcance de dos navíos ingleses con los que mantiene un breve intercambio de disparos al cañón a media distancia, que le causan daños de poca consideración. En vista de lo resuelto que en ese momento se encontraba ya combate, abandona la idea de intervenir y vira de nuevo al norte para unirse al grupo que esa misma noche consigue arribar a Cádiz.

Tras una somera reparación, el 23 se une a la flotilla de auxilio. Reina un fuerte viento que hace penosa la maniobra del cabrestante para levar, por lo que se ve precisado a picar los dos cables para poder librarse del fondeo. Forzando vela consigue unirse al escuadrón francoespañol, que libera al *Santa Ana* y al *Neptuno*. De regreso en la tarde de ese mismo día, y apurado por tomar fondo firme, lo hace peligrosamente en un roqueo al suroeste y muy próximo al bajo del *Diamante*. El temporal arrecia al atardecer, por lo que refuerza el fondeo largando su última ancla, llamada de la «esperanza» y arriando todo el cable posible, lo que hace que el buque acorte su distancia al bajo.

A eso de las 0330 de la madrugada del 24 surge lo indeseado: al *Asís* le falta el fondeo y comienza a abatir hacia el *Diamante*. En un intento de librar las rocas se da orden virar en redondo por estribor con tan sólo el foque, pero ya es tarde, ya que la maniobra queda inacabada y el buque toca en el bajo, y se clava. Picando los palos y largando cañones se consigue ganar flotabilidad

y librarse de la trampa para, poco después, falto de anclas y aparejo, ir a encallar de proa en la playa próxima a la punta del Salado, a dos millas al oeste, donde el *Neptuno* corría la misma suerte. Con la ventaja de que al tratarse de un lugar arenoso y aplacerado las labores del rescate, apoyadas desde tierra por la guarnición de costa que también lo estaba haciendo con el *Neptuno*, resultan menos penosas, consiguiéndose, con la ayuda de un barril, largar un cabo a tierra y montar un andarivel por donde desembarcar a la gente.

En la madrugada del 26 ya no queda nadie a bordo, y en pocos días el casco del *Asís* queda completamente deshecho, con tan sólo la estructura de proa velando del agua. El lugar del naufragio es hoy en día conocido como la playa del Almirante, dentro del recinto de la Base Naval de Rota.

Sigamos ahora con la suerte del *Rayo*, al que habíamos dejado, en la madrugada de 24, fondeado a tres leguas al oeste de Sanlúcar. Al clarear la mañana descubre verse rodeado de enemigos. El *Donnegal* se sitúa a tiro de fusil por la proa y el *Leviathan* por popa. Macdonell se resiste a ceder ante los ingleses pero, aconsejado por sus oficiales, se convence de que teniendo la mayor parte de la artillería inutilizada, fondeados y a merced de una mar gruesa, difícilmente les puede hacer frente a la vez, y en tales circunstancias la lucha sería un sacrificio inútil de vidas; por lo que, al mediodía, el navío español se rinde a los dos navíos británicos. Una dotación de presa del *Donnegal* sube a bordo, pica el fondeo y durante un tiempo lo toma a remolque, mas la fuerza del viento y la mar hacen que se rompa el cable. Dejado por sus capturadores, el *Rayo*, a la deriva, va abatiendo hacia el NNE hasta que, al atardecer, toca fondo en 25 varas de agua y queda encallado en Arenas Gordas a la altura de la torre Carbonera, dos leguas al norte de Sanlúcar. En el naufragio a causa de la fuerte rompiente y la oscuridad se ahogaron algunos hombres; mas, los restantes, incluidos los ingleses, lograron ponerse a salvo en la playa. Una semana después, en la mañana del 31, la fragata *Naiad* prende fuego a los restos del *Rayo*.

Recientemente, la prensa local se hizo eco de la noticia de que unos buceadores habían localizado unos restos que podían ser de este navío. El pecio va a ser investigado por los arqueólogos del Centro de Actividades Subacuáticas de la Junta de Andalucía.

A media mañana de este 24, se iba a pique, a causa de los muchos daños recibidos en combate, el que era la pieza más codiciada por Nelson, el *Santísima Trinidad*.

Botado en La Habana en 1769, y tras sucesivas reformas, llegó a ser el navío de línea más poderoso jamás construido, único en su serie. Con cuatro puentes, en Trafalgar portaba 136 cañones, de ellos 32 de 36 libras. Formando parte del cuerpo centro de la combinada, después de la virada ordenada por el almirante francés, queda situado a proa del *Bucentaure*. Al apreciar el jefe de escuadra, brigadier Hidalgo de Cisneros, que la columna de Nelson se dirige a cortar la formación aliada por la popa del *Trinidad*, ordena poner las gavias en

facha para acortar la distancia al buque insignia de Villeneuve, que le precede. El *Victory*, tiene que caer a estribor ofreciendo su costado al *Santísima*, lo que es aprovechado por éste para enviarle una primera andanada, seguida por otra del *Bucentaure*, que causan 50 bajas, de ellas, 15 infantes de Marina ingleses por un solo proyectil de palanqueta del español. El enemigo rompe la línea y ataca por ambas bandas. El *Temeraire*, el *Neptune* y el *Conqueror* le rodean, y posteriormente el *Leviathan* y el *Britannia* se ponen al alcance. Desde todas posiciones recibe fuego el *Santísima Trinidad*, que responde hasta quedar totalmente destrozado y con más de 300 bajas, entre ellas, el jefe de escuadra y su comandante, capitán de navío Francisco de Borja y Uriarte.

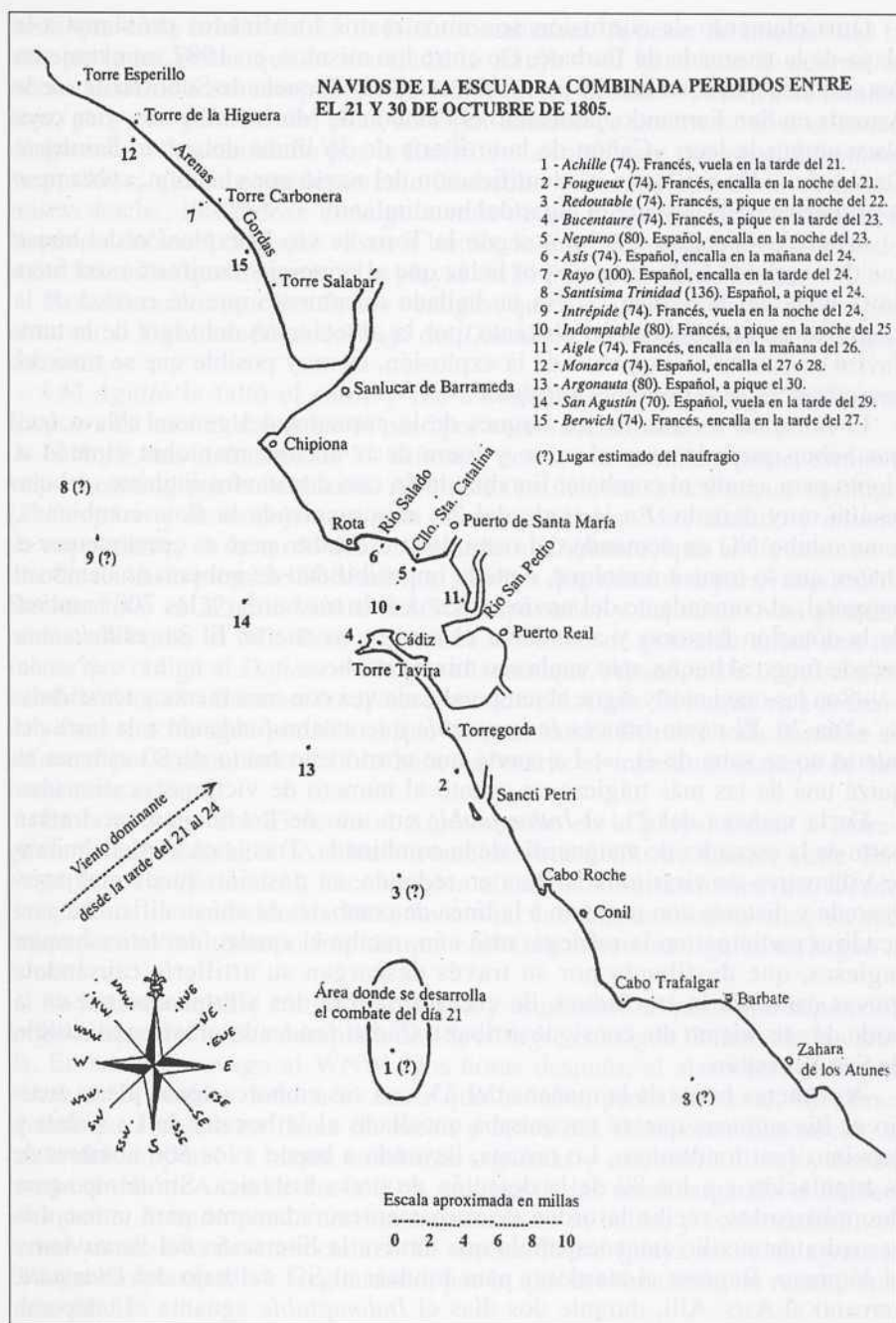
En un momento de inactividad y por tener el pabellón caído, se aproxima el *África*, creyéndole rendido. Con la intención de apresarlo, envía a un oficial que es recibido a bordo sin hostilidad, a quien, tras recibir la negativa de los españoles a rendirse, permiten regresar a su buque. Una hora más continuó el *Santísima* combatiendo, hasta que completamente desarbolado, sin gente viva en cubierta y poca para manejar las piezas que aún estaban servibles, pasadas las 1600 h, el tercer comandante rinde el navío al *Prince*.

Con la intención de cumplir el deseo de Nelson de llevarlo a Inglaterra, esa misma tarde, entre el *Prince* y el *Neptune* intentan el remolque (¿hacia poniente para dirigirlo a Inglaterra o al sur a Gibraltar?). El casco del *Trinidad* ha quedado acribillado y hace mucha agua. Temiendo su hundimiento, los ingleses comienzan a evacuarlo. Durante tres días y dos noches las bombas de achique no cesan de trabajar, pero el daño es grande; el casco está abierto y hace más agua de la que se puede extraer. Al mediodía del 24, y sin tiempo para sacar a unos 80 heridos y mutilados que se encontraban todavía en el interior, el *Santísima Trinidad* se va rápidamente a pique.

El lugar del naufragio del *Trinidad* sigue siendo una incógnita. Fuentes documentales apuntan que se perdió entre siete u ocho leguas, y otros de 25 ó 28 millas al sur de Cádiz. Esto es, a la altura de la ensenada de Barbate, y por tanto más al sur que el mismo cabo de Trafalgar.

Contradictorio a esta posibilidad existe otro documento, 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».

El lugar conocido como la costa de Castilla, hoy playa de Castilla, corresponde al coto Doñana, al norte de Sanlúcar. Lo que supone que, de haber llegado allí en tan sólo seis días restos de tan considerable tamaño, el posible lugar donde se produjo el naufragio no diste más de unas 20 millas al SO de este mismo sitio; y desde luego, por muy fuerte que sean las corrientes de superficie y por mucho que empuje la mar, los restos de un siniestro ocurrido en la ensenada de Barbate, a la deriva, no llegan en tan pocos días hasta las playas de Huelva.



Otro elemento de confusión son unos restos localizados próximos a la playa de la ensenada de Barbate. De entre los mismos, en 1982, se extrajeron dos cañones que actualmente se encuentran en la Escuela de Suboficiales de la Armada en San Fernando, jalonando el Panteón de Marinos Ilustres, y en cuya placa se puede leer: «Cañón de la artillería de 36 libras del navío *Santísima Trinidad...*». De ser cierta la identificación del navío por el cañón, cobra peso la primera hipótesis sobre el lugar del hundimiento.

«Día 25. Anoche a las 9 1/4 según la Torre se vio la explosión del buque que demoraba al NO y pareció por la luz que al principio manifestó estar fuera de la línea del horizonte...». No he hallado documento que dé certeza de la identidad de este buque; no obstante, por la apreciación del vigía de la torre Tavira en cuanto al momento de la explosión, es muy posible que se trate del navío francés de 80 cañones *Intrépide*.

El *Intrépide* es uno de los buques de la escuadra del general Álava que, tras haber quedado muy al norte y fuera de la acción, maniobra virando al viento para acudir al combate. Entabla duelo con dos navíos ingleses, del que resulta muy dañado. En la tarde del 21, desorganizada la flota combinada, toma rumbo NO en demanda del resto de la escuadra, pero es apresado por el *Orion*, que lo toma a remolque. Ante la imposibilidad de gobernarlo debido al temporal, el comandante del navío inglés decide trasbordar a los 700 hombres de la dotación francesa y abandonar el navío a su suerte. El 24, el *Britannia* prende fuego al buque, que vuela esa misma noche.

«Son las oraciones y sigue el temporal cada vez con mas fuerza y tenacidad».

«Día 26. El navío francés *Indomptable* que estaba fondeado a la boca del puerto no se sabe de él...». La suerte que corrió este navío de 80 cañones es quizá una de las más trágicas en cuanto al número de víctimas ocasionadas.

En la mañana del 21, el *Indomptable* era uno de los buques que forman parte de la escuadra de vanguardia de la combinada. Tras la orden del almirante Villeneuve de virar toda la flota en redondo, su posición queda muy sota-ventada y distante con respecto a la línea de combate; de ahí su dificultad para acudir a participar en la refriega; más aún, recibe el castigo de varios buques ingleses, que desfilando por su través descargan su artillería causándole graves daños en la arboladura. Se une al grupo de los afortunados que en la tarde de ese mismo día consigue arribar a Cádiz, fondeado próximo al castillo de San Sebastián.

A primeras horas de la mañana del 23, con sus embarcaciones presta auxilio al *Bucentaure*, que se encontraba encallado en la bocana de La Caleta y próximo a su fondeadero. Lo rescata, llevando a bordo a los 500 hombres de la tripulación y a los 80 de la dotación de presa británica. Sin tiempo para desembarcarlos, recibe la orden de zarpar apresuradamente para unirse a la escuadra de auxilio francoespañola que motiva la liberación del *Santa Ana* y el *Neptuno*. Regresa al atardecer para fondear al SO del bajo del *Diamante*, cercano al *Asís*. Allí, durante dos días el *Indomptable* aguanta el temporal,

hasta que en la noche del 25 le faltan los amarres. A pesar de intentar dar la vela no logra evitar que la marejada lo arroje —al igual que le ocurrió la noche anterior a su compañero de fondeadero, el *Asís*—, contra el temido bajo, pero con peor suerte, pues no logra librarse de las rocas. Con el fondo desgarrado y descuartelado por la fuerza de la rompiente que en el *Diamante* se produce, queda completamente deshecho y desaparece de la vista esa misma noche, llevándose consigo a más de un millar de vidas. Unos 250 hombres, de los 1.500 que iban a bordo, logran alcanzar la costa flotando sobre los restos que llegaron a las playas de El Puerto de Santa María.

Probablemente muchos de los vestigios que todavía hoy en día se pueden observar el los alrededores del bajo del *Diamante* pertenezcan a este malogrado navío.

«Al *Águila* le faltó el cable y fue a varar a la Costa o Playa de Puerto Real...». La suerte de este navío pasó por varias vicisitudes.

El *Aigle*, navío francés de 74 cañones, destacó en combate por el arrojo y valor mostrado por su dotación. Abordado en dos ocasiones por el enemigo (*Bellerophon* y *Revenge*), tuvo gran número de bajas. Muy dañado y muerto su comandante, en la tarde del 21 se rinde al *Defiance*, que envía a bordo a una dotación de presa de 50 hombres, a la vez que maniobra para remolcarlo. Durante todo el 22, con viento del SO, capturador y capturado van pesadamente arribando al NO. Pero esa noche el viento de poniente entra con tal fuerza que obliga al *Defiance* a largar el remolque. Abandonada la presa a su suerte la dotación francesa recupera el mando del *Aigle*. El buque va a la deriva y hace mucha agua por lo mal que tiene el casco. Durante toda la noche el esfuerzo por mantenerlo a flote hace necesario el incesante manejo de las bombas de achique.

En la mañana del 23 se ve al *Aigle* varado en la playa, frente a Torregorda (algunas fuentes lo sitúan frente al ventorrillo de Chato, entre Torregorda y La Cortadura), hace señales al cañón solicitando auxilio. Desde Sancti Petri las autoridades intentan enviar lanchas cañoneras sitas en ese lugar, pero el mal tiempo impide que embarcaciones tan ligeras se hagan a la mar.

En la tarde del 25, con la marea alta y aligerando el peso que supone el largar al agua la batería completa de 18, el *Aigle* consigue librarse de la varada. En bandola navega al WNW. Dos horas después, al atardecer, consigue entrar en la bahía y fondea el ancla que le resta, probablemente, sin darse cuenta que lo hace en firme de arena y cerca del *Diamante*. Esa noche, a causa del temporal el buque comienza a garrear y cae sobre el bajo, donde rompe el timón. A eso de las 0600 h, se libra de las rocas largando el fondeo y al garette, forzado por la corriente entrante en la bahía, y acaba definitivamente varado a la desembocadura del río San Pedro (playa de Valdelagrana). El lugar es aplacerado y resguardado, por lo que la evacuación no resultó una tarea difícil.

En las anotaciones correspondientes al 27 y 28 del diario de la torre no se hace mención a la pérdida de algún otro navío. En este sentido la observación más interesante es la que hace referencia a la entrada en puerto, en la tarde del 28, de una fragata inglesa para parlamentar con el comandante general de Andalucía, marqués de Solana, el intercambio de heridos.

«Día 29. Se ha mejorado el tiempo y sosegado la mar que parecía nos quería tragar; con ese motivo van saliendo a sus orillas las reliquias de su ferocidad y del combate tan obstinado...». Después de seis días el temporal remite, no sin dejar como residuo una mar de leva que produce fuertes rompientes en los bajos y orillas y que va arrastrando a las playas cuantos objetos se encuentran flotando.

«Corren voces que el navío *Monarca* varado en Arenas Gordas y que el comandante ha muerto en combate...». Lo primero fue cierto, pero no fallece su comandante. La odisea de este navío es de las más accidentadas.

El *Monarca*, hermoso navío de 74 cañones, construido en Ferrol en 1794 según diseño de Romero y Fernández de Landa, en Trafalgar, al mando del capitán de navío Argumosa, forma parte del cuerpo centro que recibe la acometida de la división de Collingwood, contra cuyo navío, el *Royal Sovereign*, que encabeza la formación en columna británica, a las 1145 larga la primera andanada que da comienzo a la lucha en ese frente. Mantiene un fuego sostenido y constante contra el *Mars* y el *Tonnant*, que lo abordan por ambas bandas. De este último, Argumosa recibe un astillazo en el pecho que hace sea retirado a la enfermería. A las 1330, el *Monarca* se encuentra muy destrizado, y a duras penas rechaza el embate del *Bellerophon*, al que acaba rindiéndose con más de 100 bajas mortales y 150 heridos, haciendo mucha agua y con tres focos de incendio a bordo. Esa misma tarde el buque inglés recoge a algunos hombres del *Monarca*, dejando a bordo al resto, junto con los heridos y una dotación de presa de 55 hombres. Por la noche el viento entra con mucha fuerza, por temor a que haga caer los palos, a los que le faltaban obenques, se pican y echan por la borda. El navío queda aboyado y a la deriva.

Tres días después, en la tarde del 24 (encontrándose, posiblemente, muy abiertos y al NO de Cádiz), en un receso bonancible se logran armar bandolas y reparar el dañado timón, con la intención de retornar a Cádiz o varar en la costa mas próxima; mas, acosado por el *Leviathan*, que se le aproxima amenazante, se ve forzado a fondear. Haciéndolo igualmente el inglés en sus proximidades.

Para entonces, el mando británico, en vista a la dificultad para remolcar las presas en dirección contraria al temporal, había dado la orden de destruir cuantos buques enemigos encontraran a su paso.

El *Leviathan*, después de recuperar a la dotación de presa y de recoger a cuanta gente puede del navío español, levanta su fondeo; pero no marcha sin antes picar los cables que mantenían firme al *Monarca*. Es de suponer, que debido a los muchos hombres que quedan todavía a bordo, en su mayoría heridos, es por lo que el inglés no prende fuego al buque antes de alejarse.

Por la fuerte marejada y la corriente, el *Monarca* se ve arrastrado hacia la costa norte. El naufragio se produce el 27 ó 28, en Arenas Gordas, entre la torre de la Higuera y el Esperillo, a unas seis leguas de Sanlúcar. La rompiente dificulta la aproximación de cuantas embarcaciones intentan abar-loarse al casco, lo que ocasiona que por falta de atención fallezcan a bordo la mayoría de los heridos graves. Días después, el 1 de noviembre, la fragata *Naid* incendia los restos del *Monarca*, ocasionando su voladura.

«Día 30. A la banda del Oeste se halla una fragata francesa parlamentaria y ocho buques fondeados, y a la vela al Sur vinientes de Levante, ocho buques de guerra ingleses, cuatro de ellos son navíos». Con bastante seguridad, uno de navíos fondeados era el español *Argonauta*. A quien esa misma tarde echaría a pique el *Ajax*. Del modelo *Romero* de Landa de 80 cañones, fue botado en Esteiro en 1798. Es el último navío de línea construido por astilleros españoles, todo un prodigio de la construcción naval del XVIII, armonía entre belleza de línea, potencia de fuego y condiciones marineras.

Al mando del capitán de navío Antonio Pareja, en la acción del 21 de octubre forma parte de la escuadra de observación de Gravina. Entabla combate contra el *Belleisle* y el *Mars*, simultáneamente. Se enfrenta luego al *Tonnant* y al *Achille*, de cuya refriega cae herido Pareja. Tras un duro combate, desmantelado y sin gobierno por la pérdida del timón, y con 300 bajas, es rendido al enemigo. Una dotación de presa del *Belleisle* se hace con el navío. Durante los días posteriores arriba a poniente para evitar que el temporal les arrastre a la costa. A la altura de Cádiz los ingleses fondean su presa y proceden a la evacuación de sus supervivientes, quienes serán posteriormente trasladados a Gibraltar y dejados libres el 31 en Algeciras.

Amainado el temporal y ante el temor que los españoles recuperen el navío, los ingleses deciden echarlo a pique; este día 30 el *Ajax* se abar-loa y le abre los fondos.

El pecio del *Argonauta* se debe encontrar en algún lugar, a unas cinco millas entre el sur y suroeste de Cádiz.

«Anoche después de oraciones al NO se vio un Buque incendiado por los enemigos...». Por la fecha y lugar del avistamiento, es seguro que se trata del malogrado *San Agustín*. Navío de 70 cañones construido en Guarnizo según el sistema Gautier. Con sus cerca de cuarenta años, era otro de los veteranos en Trafalgar. Miembro de la escuadra de observación de Gravina, queda situado en la cabeza del centro cuando la división de Nelson arremete a cortar la línea de la combinada. A las 1215 abre fuego con la batería de babor contra el *Victory* y contra los que le siguen. Jado de Cagigal, su comandante, ordena virar y acude en a la demanda del *Santísima Trinidad*, enfrentándose con dureza al *Leviathan* y sucesivamente al *Conqueror*, *Britannia* y *África*. Rechaza un primer abordaje, mas muy maltrecho, con el casco haciendo agua, 180 muertos y 200 heridos, y abrumado por la superioridad del enemigo, tras

cinco horas de agotador combate, el *San Agustín* cede ante un nuevo abordaje y se rinde a las 1730; 150 ingleses quedan a bordo. Estando fondeado, y a causa del fuerte viento, esa noche el navío pierde todos los palos y el bauprés. Hace tanta agua que es preciso disponer de cuantos sean capaces de manejar las bombas, y los ingleses pasan a ponerse a disposición de los españoles en el esfuerzo por mantener el navío a flote.

Al amanecer del 22, el agua ya había cubierto media bodega. Viéndose solo, sin acoso de buque inglés, levanta el fondeo y con dos bandolas penosamente navega en demanda de Cádiz. El temporal arrecia y amenaza con arrastrar al buque hacia la costa, por lo que fondea de nuevo y comienza a pedir auxilio a cañonazos. En esta situación soporta los días más duros del temporal.

El 27, el *Orion* y el *Leviathan* se le aproximan y comienzan, con sus embarcaciones, la evacuación del desahuciado *San Agustín*. El 28 continúan sacando a la gente y en la tarde del 29 el *Leviathan* le prende fuego y vuela.

El pecio se debe de encontrar a tres o cuatro millas al NO de Cádiz.

«Día 31. ...Según oficio del Comandante de Marina a la Capitanía de este puerto se perdieron o vararon en Arenas Gordas el *Rayo* español, y el *Berwich* francés...». Este navío francés es el último de la relación. A pesar de que el vigía de Tavira hace constancia de él, en este día 31 hacía tres que su suerte se había decidido. Navío de 74 cañones al mando del capitán de navío M. Camas. Forma parte de la escuadra de observación de Gravina. Destaca en combate por la defensa de la popa del *Príncipe*, muriendo en la acción su comandante. Apresado por el *Achilles*, que lo marinea, soporta el temporal hasta llegar a fondear a la altura de Sanlúcar. La propia dotación francesa corta los cables de fondeo y queda a la deriva. Empujado por el temporal, en la tarde del 27 vara en la playa de Arenas Gordas, entre las torres Salabar y Carbonera. El *Donegal*, con sus botes logra salvar parte de la dotación; en tierra se recogen a 71 hombres, y alrededor de 200 se ahogan en el naufragio. Posteriormente los británicos queman los restos del *Berwich*.

La suerte de los tres navíos perdidos en Arenas Gordas, *Rayo*, *Berwich* y *Monarca*, es tan parecida que si recientemente han sido localizados los restos del *Rayo*, de manera similar lo pueden ser lo de los otros dos.

«Día 1º, de noviembre. Son las 12 del día y acaba de saltar en tierra un oficial del navío *Monarca*, canjeado, y dice... Que los ingleses han perdido también mucha gente y de 13 a 14 navíos, y que los prisioneros y heridos españoles le dan mejor trato que a los franceses....». Semejante rumor fue más un deseo que realidad, ya que, a pesar de que nos resulte difícil reconocerlo, no hay constancia fidedigna del naufragio de algún buque inglés en combate, ni durante los diez fatídicos días tras el enfrentamiento.

La suerte final

Se puede decir que la acción de Trafalgar no culminó hasta el 4 de noviembre con la captura de los cuatro navíos del contralmirante Dumanoir tras el enfrentamiento frente al cabo Ortegaleja con la división del comodoro Strachan, cuando se dirigían en demanda del puerto de Brest. Con este apresamiento, el balance final tras aquellos nefastos días, fue el siguiente:

- Diez navíos de la combinada consiguieron, aunque muy dañados, acabar a buen recaudo en Cádiz (*Príncipe de Asturias, Santa Ana, Montañés, San Justo y San Leandro*, españoles; *Plutón, Algésiras, Héros, Neptune y Argonaute*, franceses), así como las cinco fragatas (*Cornélie, Hortense, Mercurio, Hermione, Mercurio y Themis*) y los dos bergantines (*Furet y Argus*) franceses.
- Ocho navíos fueron apresados por los ingleses: 4 (*Bahama, San Juan Nepomuceno y San Ildefonso*, españoles; y *Swiftsure*, francés) conducidos a Gibraltar. Y los cuatro de Dumanoire (*Formidable, Scipión, Duguay Trouin y Montblanch*) a Inglaterra.
- Quince navíos se perdieron: un en combate (*Achille*, francés), cinco en alta mar (*Santísima Trinidad, Argonauta, San Agustín, Intrépide y Redoutable*), y nueve deshechos contra la costa (*Rayo, Neptuno, Monarca y San Francisco de Asís, Bucentaure, Indomptable, Fougueux, Aigle y Berwich*).

Si bien para la Armada española el episodio de Trafalgar supuso la pérdida material de diez de los quince navíos con que participó en la flota combinada, peor suerte les fue a los aliados, ya que ninguno de sus buques llegó a regresar a Francia.

Los cinco navíos franceses que tras el enfrentamiento quedaron en Cádiz fueron, posteriormente, reparados en el arsenal de La Carraca para, al mando del almirante Rosilly, quedar fondeados en el interior de la bahía. Avituallados, por orden de Godoy, con seis meses de víveres y pertrechos se mantuvieron alistados a la espera de las órdenes de Napoleón que nunca llegaron... Y lo que son los avatares del destino, tres años más tarde el pueblo español se levanta en armas contra los que hasta ese momento son sus aliados, sorprendiendo a la escuadra francesa fondeada en la fosa de Santa Isabel, próxima a Puntales. Durante catorce días Rosilly soporta el cerco de los gaditanos hasta que, hostigados con fuego artillero desde todas direcciones, se ve forzado a la rendición. Los buques franceses y 3.646 prisioneros pasaron a disposición de la Regencia. Los que habían sobrevivido a Trafalgar, en su mayoría fallecerán víctimas de la miseria, bien en los buques pontones que para presos se anclaron en la bahía, o durante el cautiverio a que fueron sometidos en la isla de Cabrera.

En cuanto a la suerte de los navíos capturados, decir que tras ser reparados e integrados a la Marina británica, algunos llegaron a ocupar un destino prestigioso, como el *San Ildefonso*, que pasó a ser buque de recepción en Portsmouth, manteniendo su nombre hasta su desguace en 1816. Pero no lo fue en absoluto para el *Bahama*, que acabó sus días siendo buque prisión en Midway. O el lamentable fin del Duguay Trouin, víctima de suspicacias. Rebautizado como HMS *Implacable* durante cerca de 150 años, este buque, estuvo expuesto junto al *Victory*. Tras la Segunda Guerra Mundial, los ingleses, en un gesto de amistad, posiblemente mal interpretado por el gobierno del general De Gaulle, ofrecieron su devolución; mas, influenciados los franceses por la corriente chovinista del momento, rechazan lo que consideraron una ofensa. Por ello, en 1949, ceremonialmente, cuan reo que sube al patíbulo, el *Duguay Trouin* es remolcado a un lugar del canal de la Mancha y echado a pique, pasando de esta manera a incorporarse en el último puesto de la lista de los navíos de la flota combinada hundidos por los ingleses tras el combate de Trafalgar.

