

LA BATALLA NAVAL DE TRAFALGAR (1805) Y LOS NAUFRAGIOS EN LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SANLÚCAR, ACTUAL COTO DE DOÑANA (HUELVA)

RESUMEN

La Batalla naval de Trafalgar, entablada frente al cabo del mismo nombre situado en el sur de la península española, el día 21 de octubre de 1805, fue un sangriento enfrentamiento entre navíos franceses y españoles de un bando, e ingleses del otro. Esta gran derrota para España y Francia finalizó con el naufragio de varios navíos de línea de la escuadra aliada y con parte de las tripulaciones de las tres armadas heridos o muertos, cuyos cuerpos fueron a dar a la costa de las provincias de Cádiz o Huelva, bien en combate o por el temporal que se desató los días siguientes.

En esta ocasión analizaremos los sucesos acontecidos en la antigua "costa de Castilla", actual coto de Doñana (Huelva), que perteneció, durante un corto período de tiempo a principios del siglo XIX, a la provincia marítima de Sanlúcar. Uno de los protagonistas anónimos fue el alcalde de la mar de esta población marinera, Félix Odero, que con su arrojo y valor salvó de una muerte segura a muchos de esos pobres marinos que lucharon contra los ingleses frente a Cabo Trafalgar.

PALABRAS CLAVE

Batalla Naval de Trafalgar, 1805, S. XIX, Cádiz, Huelva, Sanlúcar de Barrameda, Ducado de Medina Sidonia, naufragios, salvamento, Marina de Guerra, Arqueología Subacuática, Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

ABSTRACT

The Naval Battle of Trafalgar, fought off the cape of the same name in the South of the Spanish Peninsula on October 21st 1805, was a bloody confrontation between French and Spanish ships of the line on one side and the English on the other. This major defeat for Spain and France ended with the wrecking of several ships of the allied naval squadron and with some of the crews of the three armies in dispute wounded or killed, either in combat or by the storm that raged in the following days, whose bodies washed up on the coast of the provinces of Cadiz and Huelva.

On this occasion we will analyse the events that took place on the former "coast of Castile", now the Doñana area (Huelva), which belonged for a short time at the beginning of the 19th Century to the maritime province of Sanlúcar. One of whose anonymous protagonists was the mayor of the sea of this seafaring town, Félix Odero, who with his courage and bravery saved many of those poor sailors who fought against the English off Cape Trafalgar from certain death.

KEYWORDS

Naval Battle of Trafalgar, 1805, 19th century, Cádiz, Huelva, Sanlúcar de Barrameda, Duchy of Medina Sidonia, shipwrecks, salvage, Navy, Underwater Archaeology, Centre for Underwater Archaeology of the Andalusian Historical Heritage Institute.

Lourdes Márquez Carmona¹

Mili Jiménez Melero²

INTRODUCCIÓN

Este acontecimiento bélico que enfrentó a españoles y franceses de un bando, e ingleses de otro, ha generado desde el siglo XIX una amplia bibliografía sobre la situación política internacional, tras la que se enmascaraban intereses económicos; sobre las causas que determinaron tal desastre; sobre la conveniencia de seguir fondeada la escuadra hispano-francesa en la Bahía de Cádiz a la espera de que la pronta llegada del invierno retirase a la armada del Almirante Nelson; sobre el mal estado de los buques de la Armada española; así como sobre la ineficacia de Villeneuve, vicealmirante francés al mando de la “Escuadra Combinada”

Sin embargo, siempre fueron poco atendidos los acontecimientos posteriores al enfrentamiento naval, esto es, los naufragios que sufrieron algunos de los navíos franceses y españoles y, sobre todo, por lo sucedido a sus tripulantes después de la derrota, que tanto el emperador de Francia como el gobierno español intentaron que no saliera a la luz en la prensa, o en su defecto minimizar el fracaso.

Las historias personales de estos hombres que lucharon en primer lugar contra la Royal Navy, y en segundo lugar contra unas

condiciones meteorológicas extremas, han pasado bastante desapercibidas. No obstante, en los últimos tiempos han aparecido varios testimonios de esos militares franceses que, siendo muy jóvenes la mayoría, lucharon en la Batalla de Trafalgar, en la de la Poza de Santa Isabel, o bien en Bailén. Éstos fueron anónimos hasta que decidieron plasmar en papel sus vivencias militares como Guillé, Henry Ducor, Maffiotte³, etc. Muchos de ellos también estuvieron presos en las crueles prisiones flotantes de la Bahía de Cádiz, los denominados pontones⁴, como es el caso del farmacéutico Blaze de Bury.



Foto 1. “Vista del combate del día 21 de octubre de las dos escuadras unidas contra la inglesa: à dos leguas de Cadiz”. S. XIX. Institut Cartogràfic de Catalunya

recopilar los sucesos acontecidos después del combate naval de Trafalgar en la antigua Costa de Castilla, territorio que desde 1802 a 1806

¹ Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Email: lourdes.marquez.carmona@juntadeandalucia.es

² Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Email: mili.jimenez@juntadeandalucia.es

³ MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. 2020. *Recordando un olvido: pontones prisiones de la Bahía de Cádiz. 1808-1810*. 2 ed. Almería. Círculo Rojo.

⁴ *Ibidem*.

constituyó la provincia marítima de Sanlúcar de Barrameda, independiente de la administración provincial de Sevilla y Cádiz.

Napoleón quería conquistar Inglaterra en Europa occidental, pero sabía que cruzar el Canal de la Mancha exigía tener el apoyo naval de su eterno enemigo, España. Por ello, consiguió a base de escaramuzas diplomáticas implicar al gobierno español en sus planes y formar la llamada “Escuadra Combinada”, compuesta por navíos de línea de ambas nacionalidades.

Una de las labores del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, dentro del marco del proyecto de Carta Arqueológica Subacuática de Andalucía, es investigar la documentación⁵ depositada en los archivos históricos, tanto nacionales como extranjeros, para la investigación y protección del patrimonio cultural subacuático y marítimo de esta comunidad autónoma. En este contexto se realizó la investigación sobre el combate naval de Trafalgar para determinar cuántos navíos naufragaron a consecuencia de dicho acontecimiento bélico, así como del temporal que le sucedió, y en qué localización se produjeron. El objetivo principal del mismo es efectuar el análisis, estudio y evaluación de los restos sumergidos a consecuencia de la batalla, mediante una metodología arqueológica,

buscando establecer las medidas necesarias para una correcta investigación, protección, conservación y difusión de una parte importante de nuestro pasado histórico⁶ (García, 2000). Estos hechos generaron un rico patrimonio cultural marítimo en Andalucía, ya que a consecuencia de ellos yacen en las costas de Cádiz y Huelva, o en algún lugar en alta mar frente a dichas provincias, los restos de quince navíos de línea españoles y franceses.

Hay que decir que la antigua “costa de Castilla”, actual Coto de Doñana, situado actualmente en la provincia de Huelva, en 1805, pertenecía históricamente al Duque de Medina Sidonia. Es precisamente en el importante archivo histórico de este ducado donde se ha localizado una documentación sobre estos acontecimientos históricos que sucedieron también en la zona litoral de los territorios de esta casa nobiliaria a principios del siglo XIX.

UN ACONTECIMIENTO BÉLICO Y UN ACONTECIMIENTO NATURAL: COMBATE Y TORMENTA, UNA COMBINACIÓN PERFECTA

El duro enfrentamiento naval entre sesenta y seis navíos de línea, una parte bajo pabellón inglés a las órdenes del Almirante Nelson, y otra formada por la escuadra aliada hispano-francesa dirigida por el vicealmirante francés Villeneuve, la llamada “Escuadra Combinada”, tuvo como saldo un alto precio: la

⁵ MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. “Trafalgar: investigación de las fuentes documentales”, en *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 2000, N. 32, pp. 163-174

⁶ GARCÍA RIVERA, Carmen (com.), comisaria científica. *Los naufragios de Trafalgar: [exposición]* / [organiza, Junta de Andalucía, Consejería de Cultura; coorganiza, Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes. [Sevilla]: Consejería de Cultura, 2005.

pérdida de varios navíos de línea españoles y franceses y de varios marinos ilustres, entre ellos el almirante Nelson o el español Churruca.

En un primer momento fueron dieciocho buques de la escuadra hispano-francesa los apresados por la Royal Navy, pero sólo uno hundido en pleno combate, el *Achille* francés. Los ingleses pretendían remolcar sus presas hacia Gibraltar, su base militar en el Mediterráneo, sus presas, ya que debido al mal estado que presentaban no podían gobernarse solas. Sin embargo, el fuerte temporal ⁷ predicho por los oficiales españoles se presentó y a consecuencia del mismo fueron naufragando los días siguientes hasta finales del mes de octubre una serie de buques. Si bien, otros fueron hundidos por órdenes del mando inglés para impedir que fueran capturados por los españoles, como ocurrió con el navío *Santísima Trinidad*.

Éste sería hundido, para evitar su represamiento, el día 24 de octubre en una zona intermedia frente al litoral de Cádiz y Huelva. De modo que fueron en total quince los buques

naufragados a lo largo de las costas de Cádiz y Huelva⁸. Aunque la mayoría se produjeron en el litoral gaditano. En el interior de su bahía se hundirían los buques franceses *Aigle*, *Bucentaure*, *Indomptable* y los españoles *Neptuno* y *San Francisco de Asís*, mientras que en la zona próxima al islote de Sancti Petri se dio contra los arrecifes el barco francés *Fougueux*. Sus restos arqueológicos han sido localizados e identificados después de dos intervenciones arqueológicas realizadas por el Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, siendo denominado en las primeras investigaciones como el Pecio de Camposoto ⁹. Otro de los buques identificados ha sido el navío *Bucentaure*, buque insignia de la “Escuadra Combinada” hundido en la zona frente a La Caleta de Cádiz, en un bajo rocoso conocido como Chapitel¹⁰. Ambos pecios han sido protegidos patrimonialmente por la Junta de Andalucía declarándolos como zonas arqueológicas¹¹.

En los días siguientes a la batalla aparecieron gran cantidad de restos de los navíos destrozados, así como multitud de

⁷ WHEELER, Denis, 1995. “El tiempo durante la Batalla de Trafalgar (octubre de 1805)”. *Revista de Investigaciones Geográficas*, 14, pp. 175-190.

⁸ GALLARDO ABÁRZUZA, Mercedes Y MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes, “Los naufragios de Trafalgar” *PH : Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 2005, N. 55, pp. 86-92; ALZAGA GARCÍA, Milagros et al. “Entre cañones y barcos desarbolados. Arqueología de la batalla de Trafalgar”. *Arqueología Azul en Trafalgar: De la investigación al turismo sostenible*. 264-275 pp.

⁹ RODRÍGUEZ MARISCAL, Nuria, IZAGUIRRE LACOSTE, Manuel y RIETH, Eric. 2010 “Investigaciones en el pecio de Camposoto: hacía la identificación del navío francés Fougueux”, *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 75, pp. 94-107.

¹⁰ MARTÍ SOLANO, Josefa. 2010. “Prospecciones y sondeos arqueológicos en el yacimiento subacuático de Bajos de Chapitel”. *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 2006. Vol. Cádiz, pp. 628 -643; MARTÍ SOLANO, Josefa, 2021. “Pecios de época moderna y contemporánea en el entorno de La Caleta. 2021”, en *La Caleta (Cádiz): Entre la Tierra y el Mar: Un estudio diacrónico de uso*, pp.195-208. Sevilla: Aconcagua.

¹¹ “DECRETO 285/2009, de 23 de junio, por el que se inscriben en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bienes de Interés Cultural, con la tipología de Zona Arqueológica, cincuenta y seis bienes sitios en las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz”. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA)*, 2009: 129, 88 y 89.

cadáveres en la costa de Cádiz. Muchos naufragos fueron auxiliados por las poblaciones costeras de ambas provincias.

En cuanto a los naufragios acontecidos en el litoral de Doñana, actual provincia de Huelva y antigua Costa de Castilla fueron tres: dos de nacionalidad española, *Monarca* y *Rayo*, y un tercero de nacionalidad francesa, el *Berwick*¹². Por tanto, dos provincias andaluzas tienen en sus aguas pecios adscritos a este suceso bélico que forman parte de lo que se ha venido a denominar recientemente “arqueología napoleónica”.

EL ARCHIVO DUCAL DE MEDINA SIDONIA: NOTICIAS DEL COMBATE DE TRAFALGAR

Se trata de uno de los archivos nobiliarios más importantes y de mayor antigüedad de Europa, ubicado en la población gaditana de Sanlúcar de Barrameda. Esta población se caracteriza por su gran tradición de comercio marítimo¹³ al estar situada en la desembocadura del río Guadalquivir y ser en los inicios de la Carrera de Indias puerto de salida para los galeones que hacían la ruta hacia América, convirtiéndose en un punto estratégico importante para que los duques de Medina Sidonia instalasen aquí su residencia. En

una de las investigaciones realizadas en la documentación que custodia el Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia se localizó un legajo¹⁴ cuyo contenido resume algunos de los hechos acontecidos durante el combate naval de Trafalgar y los días siguientes al temporal que se desató con posterioridad.

El expediente se inicia con una carta de Joaquín Polo al duque de Medina Sidonia, escrita el 12 de abril de 1805 en Sanlúcar de Barrameda, informándole que se presentó a la vista de Cádiz una escuadra francesa que salió del puerto de Toulon. Estaba formada por 11 navíos de línea, y 6 fragatas que venían para incorporarse a la armada española, compuesta de 6 navíos y 1 fragata. A ellos se agregó, según relata, otro navío de nacionalidad francesa que estaba refugiado en el puerto de Cádiz. Todos, prosigue, “se hicieron a la vela el día 10 por la mañana, llevando la Escuadra Española tropa de desembarco, diciendo iban a Irlanda: que cinco Navíos Ingleses que bloqueaban el citado Puerto de Cádiz se largaron inmediatamente”¹⁵. Estos hechos coinciden exactamente con los relatados por el historiador Desbrière¹⁶:

“Le lendemain le vent resta bon frais; le 9 avril au matin on aperçut le rocher de Gibraltar et le Mont-aux-Singes. A 9 heures, l’escadre entrant dans le Détroit formée en deux colonnes,

¹² GALLARDO ABÁRZUZA, Mercedes y MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes, 2005, p. 88.

¹³ MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes y ALONSO VILLALOBOS, Carlos. 2019. El Paisaje Cultural Marítimo de la desembocadura del Guadalquivir en Época Moderna como plataforma para América: el caso de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz, España), en [Magallánica : Revista de Historia Moderna. Dossier "Itinerarios de globalización: Historia y Arqueología](#)

[Marítima entre España y América". Vol. 6, Nº 11, Julio-Diciembre 2019. Pp. 27-61](#)

¹⁴ Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Legajo 4308 (1805) *Expediente relativo al convate naval sostenido por la escuadraconvinada de España y Francia, contra la inglesa a la vista de Cadiz y en el Cavo de Trafalgar.*

¹⁵ *Ibidem.*

¹⁶ DESBRIÈRE, Edouard. *La Campagne Maritime de 1805. Trafalgar*, París, 1907 pp. 6-9.

les frégates chassant en Avant. Un vaisseau ennemi qui était á la sortie du détroit et qui, avec deux frégates, faisait partie de l'escadre de l'admiral Orde, le quel bloquait Cadiz, allá le prevenir en toute hâte"¹⁷.

La siguiente carta de este expediente se escribe desde la población gaditana de Chiclana, tres días después del combate entre las dos armadas frente a Cabo Trafalgar. El 24 de octubre Pujalte, administrador del Duque de Medina Sidonia, informa en un escrito a "su excelencia" que "las noticias del convate del día 21 entre la Escuadra combinada y la Inglesa a la vista de Cadiz: son funestísimas...". Le transmite que desde que el almirante Nelson forzó la línea de defensa de la armada hispano-francesa, al mando de vicealmirante Villeneuve, todo fue confusión. Confirma que el *Santísima Trinidad*, el buque más grande jamás construido y muy codiciado por los ingleses, se fue a pique; que el navío volado fue el *Achille*; que de los navíos franceses que vieron desmantelados 2 naufragaron en estas costas y otro en la Bahía. En esa fecha, recoge que todavía faltan 14 navíos cuyo destino se ignora. Con respecto a las bajas humanas, estiman que son 8000 los muertos en la Escuadra Combinada. "Todas estas playas están llenas de cadáveres y los an sabido las Justicias de Conil, Chiclana y la Ysla para dar la sepultura"¹⁸.

¹⁷ Traducción: *Al día siguiente el viento se mantuvo fresco y en la mañana del 9 de abril pudimos ver el Peñón de Gibraltar y Mont-aux-Singes. A las 9, la escuadra entró en el estrecho en dos columnas, las fragatas cazando delante. Un buque enemigo que se encontraba a la salida del estrecho y que, con dos fragatas, formaba parte de la escuadra del almirante Orde, que bloqueaba Cádiz, fue a avisarle a toda prisa.*

Un día después, el 25 de octubre de 1805, el Marqués de Villafranca, que por la fecha de la carta ¹⁹, debe de tratarse de Francisco de Borja Álvarez de Toledo, casado con María Tomasa Palafox y Porto Carrero, XII Marquesa de Villafranca y XVI duquesa de Medina Sidonia, escribe que el número de navíos de la "Escuadra Combinada" era de 33 y el de los ingleses 29; que el enfrentamiento fue tan cercano que se batieron a tiro de pistola y que fue especialmente sangriento por ambas partes. Posteriormente, desmiente las primeras noticias que llegaron a Cádiz sobre la velada derrota de españoles y franceses; para ir informando de la verdadera situación: costas llenas de cadáveres, naufragos heridos de las tres nacionalidades, buques en tan mal estado que no podían tomar puerto por el temporal y cinco navíos de línea varados, entre ellos dos en la "costa del Coto". Aporta incluso un nombre, "Monarca" y la nacionalidad del otro, francesa. En realidad, se trataba del *Berwick*, como informan otras fuentes²⁰.

Hace mención incluso de los naufragios del *Neptuno* y el *San Francisco de Asís* en la costa entre Rota y Chipiona, aunque en realidad estos naufragaron entre la costa de El Puerto de Santa María y Rota, en el saco externo de la Bahía de Cádiz ²¹. Menciona asimismo las

¹⁸ Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia Legajo 4308 (1805) *Expediente relativo al convate naval...*

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ GARCÍA RIVERA, Carmen (com.), comisaria científica. *Los naufragios de Trafalgar: 2005...* Ficha naufragio *Berwick*.

²¹ *Ibidem*. Fichas naufragio *Neptuno* y *San Francisco de Asís*.

patrullas que se formaron para recoger y enterrar a los muertos de las costas y custodiar los efectos navales que pudiesen ser útiles, dado el estado de carestía que padecía la Marina. En otros trabajos de investigación se recoge el tema de las labores de rescate²².

El día 31 de octubre de 1805 el administrador Roque Díaz del Castillo da parte al Duque del combate del día 21 entre la *Esquadra Convinada y la inglesa, a la vista de Cadiz*. La carta está escrita desde Huelva y le expone que las costas están llenas de cadáveres, de embarcaciones incendiadas y tres o cuatro navíos españoles “desvaratados” y que ese día han llegado a Cádiz una gran cantidad de heridos de los navíos *Monarca* y *Bahama*, 200 de marinería y tropa que han salvado los ingleses.

Avisa que el *Bahama* está desarbolado, pero sin encallar. Indica asimismo que el día 30 se oyó un fuerte cañoneo que, según las noticias que tenía, podía tratarse de un segundo combate entre la Escuadra de Cartagena y parte

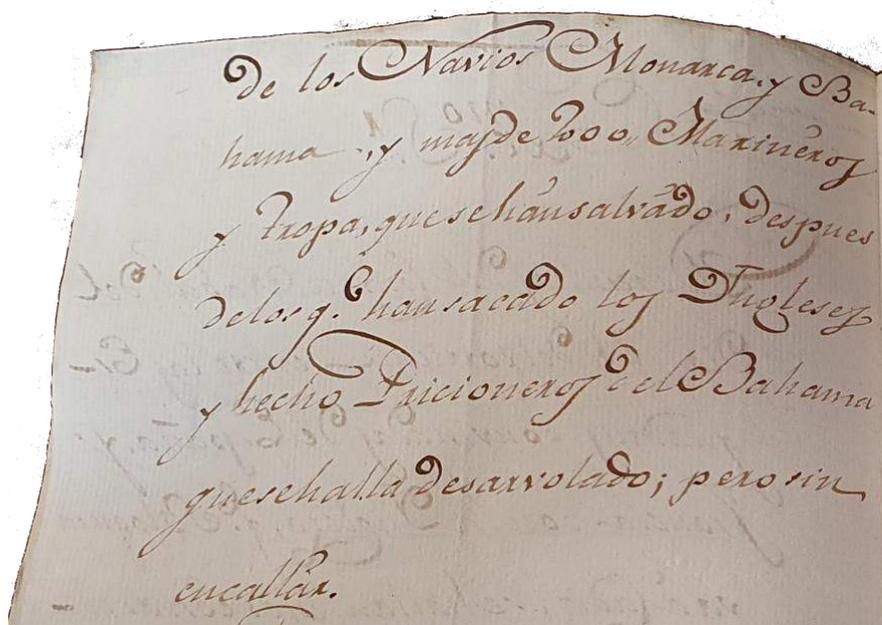


Foto 2. "Expediente Trafalgar". Legajo 4308. Archivo General de la Fundación Casa Medina Sidonia

de la Escuadra Combinada contra la inglesa. Pero no da nada por cierto²³.

Del estado de los barcos existe un documento en el Archivo General de Marina Álvaro de Bazán fechado el 31 de octubre. En este oficio²⁴ Manuel de Atienza, comandante militar de la provincia de Sanlúcar, informa al Capitán General del Departamento de Cádiz, Juan Joaquín Moreno, que en esa fecha se hallaban varados y apostilla, *todos en muy mal estado*, en la costa de Poniente los navíos *Rayo*, *Monarca* y *Berwick*, este último de nacionalidad francesa. Menciona también cuatro pedazos de

²² MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes. *Trafalgar y el pescador de naufragos*. 2 ed. Almería. Círculo Rojo, 2022, pp. 111-128.

²³ Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Legajo 4308 (1805) *Expediente relativo al convate naval...*

²⁴ Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Sección Histórico, leg. 4839 (original, firma autógrafa); BRAH, Col. ECC, ms.9/7443 y Col. JPG, ms.

11/8316 d) (copias) OFICIO: Manuel de Atienza a Juan Joaquín Moreno. *Trabajos efectuados con relación a los navíos varados en la costa de Poniente 1805-octubre-31, Sanlúcar de Barrameda*, en: GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, José Ignacio. 2004 *La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles 2 V*. Madrid: Ministerio de Defensa. Museo Naval, P.1139. Doc. 1055

un costado del navío *Trinidad*, que según aseguraba el 2º comandante de esta provincia don Juan Ichasso, no le quedaba la menor duda de que era de dicho buque.

El administrador Roque vuelve a escribir otra carta desde Huelva el 19 de diciembre de ese mismo año, informando al Duque sobre cómo estaba la situación en esta fecha e incluso aporta datos de algún navío naufragado en la zona litoral de Coto de Doñana. En concreto da información sobre el navío *Bahama*. Le avisa que está situado entre las torres vigía de la Higuera y la de Carboneros, estando esta última muy cercana a la desembocadura del río Guadalquivir, en el límite del Coto de Doñana. Su situación de no estar encallado, como avisaban anteriormente, facilitaba que fuese salvado pero ya corrían rumores según le transmite que había sido remolcado por una fragata a Gibraltar, como efectivamente sucedió²⁵. Si bien las fuentes españolas dicen de este navío lo siguiente: según un parte firmado por el general Escaño el 5 de noviembre sobre los sucesos acaecidos a cada buque español, escribe sobre el *Bahama*: *se batió valerosamente con uno de tres puentes y dos sencillos, desarbolado de todos sus palos y ya en estado de no poder mantenerse sobre el agua, fue abandonado cerca de la costa por españoles e ingleses y se ignora su paradero...* Mientras que la Gazeta de Madrid informa el 12 de

noviembre que: *...los nombrados Santísima Trinidad, Bahama, San Agustín y Argonauta, se les ha ido a pique después de la acción...*²⁶.

Este rumor era verdadero ya que finalmente el navío *Bahama*, a pesar del temporal, pudo ser remolcado a Gibraltar, según las fuentes inglesas²⁷, donde fue reparado y posteriormente conducido bajo la escolta del navío *Britannia* a Inglaterra, llegando en mayo de 1806. Pocos años después, en 1816²⁸, sería convertido en un pontón prisión que fue desguazado.

La misiva del administrador Roque sigue aportando interesante información sobre otro de los naufragios acontecidos en el interior de la Bahía de Cádiz, el *Aigle*²⁹, navío francés hundido en la "costa del puerto", al que por confusión denomina *Aquiles*. Informa asimismo que un carpintero de ribera de esta ciudad llamado Antonio Díaz, al que conocían con el alias de *Barcallán*, se había ofrecido a sacarlo. El precio estimado por realizar el trabajo era de doce mil duros, ofrecidos por el cónsul de la nación francesa. El carpintero prometía extraerlo "en el primer aguaje", o sea con la primera marea alta. Finaliza esta carta confirmando que el mar continúa arrojando efectos navales y botas de víveres que estaban siendo acopiadas por los

²⁵ Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Legajo 4308 (1805), *Expediente relativo al convate naval...*

²⁶ Gazeta de Madrid. Nº 91. 12 de Noviembre de 1805. P. 976.

²⁷ FRASER, Edward (1905) *The enemy at Trafalgar: an account of the battle from eye-witnesses narrative and letters and despatches from the French and Spanish fleets.*

²⁸ MÁRQUEZ CARMONA, L. 2022...P. 77

²⁹ GARCÍA RIVERA, Carmen (com.), comisaria científica. *Los naufragios de Trafalgar: 2005...*Ficha naufragio *Aigle*.

ayudantes de los distritos de Moguer y esta villa desde Carbonero a esta Barra³⁰.

El 7 de enero de 1806 Joaquín Polo escribe en Sanlúcar de Barrameda que seis días antes se había acercado a la costa de poniente frente al coto una escampavía inglesa de 18 cañones que salió de Gibraltar con varios efectos de contrabando, entre ellos, tabaco. Aunque llegaron a desembarcar 40 hombres, las tropas que hacían la ronda por la zona y la artillería de la Torre de Zalabar³¹ los hicieron huir en su embarcación.

SISTEMA DE VIGILANCIA MARÍTIMA DE LA COSTA DE CASTILLA O DOÑANA

La extensa área litoral de Arenas Gordas donde fueron a naufragar los tres barcos mencionados anteriormente, se encuentra señalizada por una serie de torres vigías que fueron construidas entre los siglos XV y XVII para contrarrestar las invasiones por vía marítima de los piratas berberiscos y otomanos. También se utilizaron para avisar de la presencia de corsarios ingleses y franceses. Formaban parte de un sistema de vigilancia de todo el litoral mediterráneo y parte del atlántico, desde Cataluña a Huelva. Este procedimiento de vigilancia marítima fue iniciado por el rey Felipe II, aunque en algunos lugares se reutilizaron antiguas torres de época árabe.

Hay que decir que en el litoral de Andalucía se conservan muchas de ellas, aunque algunas en mal estado de conservación, pero todas forman parte del Patrimonio Cultural Marítimo de Andalucía y, como tal, cuentan con un grado de protección.

Podemos tener una idea de cómo era la geografía de esta parte del litoral onubense a través de un documento, custodiado también en el Archivo General de la Fundación Casa de Medina Sidonia, que nos refiere el aspecto que presentaba el litoral desde la Torre de la Higuera hasta la Punta de Malandar:

“...frentes al mar océano que baten furtivamente sus aguas por el espacio de cinco leguas de Costa, aglomerando en toda ella y en la mayor parte del terreno del Coto aquel inmenso e imponderable cumulo de arenas secas y volátiles que la guarnecen toda de Montes y cerros, llamada por esta causa por los Navegantes la Costa de Arenas Gordas, ò Ensenada de Carvoneros. En su playa se comprehenden quatro de las muchas torres que sirven de vigías contra la piratería de los Moros y corren hasta la raya de Portugal; estas son la dicha de la Higuera, la de Carboneros, la de Salabar y la torre de San Jacinto sobre la punta de mal andar donde desagua el Rio Guadalquivir en el mar oceano...”³².

³⁰ Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Legajo 4308 (1805), *Expediente relativo al convate naval...*

³¹ *Ibidem.*

³² Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Legajo 6058. *Descripcion topográfica del Cotto llamado de D.a Anna y de sus limites o linderos modernos y*

antiguo q.e constan p.r el Rel Privilegio de Donadíos hecha por el Señor Rey D.n Fernando el quarto a D.n Juan Alonso de Guzman segundo Señor de San Lucar Progenitor del Exmo. S.or actual Duque de Medina Sidonia con fha sobre la cerca de Alxecira en 12 de oct. re era de 1347 q.e corre.p.de a el año de 1309.

En el siguiente documento³³, datado en 1756, podemos leer la descripción unas pocas años antes del desastre de Trafalgar de dichas torres vigías. Sin lugar a duda, su estado no debía de ser muy diferente, con lo cual nos podemos hacer una idea del paisaje defensivo de este tramo de costa onubense a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX.

“Relación de las Plazas, Torres, Puestos Fortificados, Edificios Militares, y Poblaciones de la Costa de Andalucía desde la Raya Occidental del Reino de Granada hasta la de Portugal en Ayamonte Según el Estado en que se hallan el Año 1756. (p. 51-56).

- Torre de San Jacinto: Continuando la Costa hacia Occidente a la otra banda de la boca del Guadalquivir, distante 1/2 legua del Castillo anterior (el de Santiago, en Sanlúcar de Barrameda) se halla esta Torre a la orilla del mar de suerte que cubre porción de Playa y defiende recíprocamente la entrada del Río. Es un torreón robusto de fábrica antigua cónica de 18 vrs³⁴ por diámetro, y aunque tiene algunas ruinas se atiende al presente a su recomposición. Existen en ella cuatro cañones de hierro de los calibres 16 y 10; desmontados; pueden caber otros cuatro de a 16 con las municiones y Pertrechos de su uso; y aloxarse en ella 50 soldados de Ynfantería, no obstante que

actualmente la guarnezen solo 2 Artilleros invalidos, 3 Torreros, y un Cavo de Torres. Tiene un Almacén para 30 quintales de polvora.

- Torre de Zalabar: Desde la antezedente hasta ella hay 2 leguas de Costa baja, y Playa que se descubre en Mareas variantes mas de 300 vrs, y puede transitar comodamente la Cavallería. Su construcción, y figura como la pasada de algo menor diámetro y 14 vrs. de altura de los 2/3 arriba está parte caída por cuyo motivo los Torreros le han abandonado, y havitan a su Pie una Choza de Faginas, mientras se va reparando: en caso urgente ademas de estos Torreros podrán caber 30 hombres. No hay ningún cañón, ni señales de haverlehavido, aunque sería conveniente se collocase uno del calibre de 8.
- Torre de la Carbonera: De la misma figura, magnitud, costa, Playa y distancia que de la proximadiximos respecto a su precedente tiene esta unicamente la diferencia de que sus dos Torreros se aloxan sobre la Plataforma en una Barraca que han dispuesto de fagina³⁵ por ser inhabitable su vivienda interior cuyo remedio está emprehendiendose y se le podría poner 1 cañón de 8 aunque hoy no tiene alguno.
- Torre de la Higuera: Está a 2 leguas de la Carbonera, y su costa es mas alta que la

³³ Figueroa, Luis de Mora, *Torres de almenara de la costa de Huelva*. 2003, p. 114.

³⁴ 1 vara equivalía a 3 pies ó 0,8359 metros.

³⁵ Fajina: haz de ramas delgadas que se usa en defensas militares.

referida, de terreno arenisco, donde bate el mar en la llena, y baxando deja muy poca Playa, por cuyo motivo, hallandose esta Torre situada a orillas del Barranco, en un temporal Marítimo se cayó a la Playa donde se ve arruinada; y en este paraje se construyó una Barraca de Fagina para morada de dos Torreros que vigilan la Costa haziendo fogatas cuando descubren embarcaciones enemigas, con las que se corresponde con las otras de la Costa. Será conveniente se haga de nuevo esta Torre en sitio libre de riesgo”³⁶.

Estas torres vigía fueron utilizadas como referencias visuales de las zonas donde fueron a naufragar los barcos tras la batalla, a causa del fuerte temporal reinante después del combate de Trafalgar. De hecho, en el legajo preservado en el Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia se conserva también una carta fechada el 1 de enero de 1806, escrita a Joaquín Polo por Lorenzo Tadeo Villanuebas, según firma³⁷. En ella le informa que el Rey le acababa de nombrar capitán de las Torres de la Costa de Poniente, cuatro de las cuales estaban en el territorio de las costas de Doñana. Por este motivo notificó a Joaquín Polo que *con motivo de haber en ella varios navíos varados del último combate contra los ingleses*, la mar estaba arrojando muchos efectos de ellos.

³⁶ MORA-FIGUEROA, Luis de, *op. cit.* 2003, pg. 114.

³⁷ *Ibidem.* Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia. Legajo 4308 (1805), *Expediente relativo al convate naval.*

NAVÍOS DE LÍNEA DE LA ESCUADRA COMBINADA NAUFRAGADOS EN LA COSTA DE CASTILLA EN OCTUBRE DE 1805: RAYO, MONARCA Y BERWICK

Como hemos visto anteriormente, fueron tres los navíos de línea que después del combate de Trafalgar naufragaron en la costa de Arenas Gordas a consecuencia del temporal de los días siguientes. Sin embargo, las fuentes documentales varían en poner en relación los naufragios con las referencias a las torres vigías donde fueron a encallar los barcos. Como ejemplo decir que al navío *Rayo* unas veces lo sitúan cerca de Torre Carbonera y en otras ocasiones, cerca de Torre Zalabar.

Naufragio del Navío Rayo

Fue uno de los barcos que no sería capturado por la Armada Inglesa. Después del combate siguió al navío *Príncipe de Asturias*, fondeando el día 21 al anochecer cerca de Rota. El día 23 salió de la Bahía de Cádiz para recuperar a los navíos *Neptuno* y *Santa Ana* que se mantenían sin mástiles y con una escuadrilla inglesa cercana. A consecuencia de esta acción y del temporal naufragaron los navíos españoles *San Francisco de Asís*, *el Neptuno* y el propio *Rayo*, días más tarde³⁸.

Antonio Escaño, teniente de la Mayoría General que participó en la Batalla, escribió en su informe: “...en la acción ha tenido cuatro

³⁸ GARCÍA RIVERA, Carmen (com.), comisaria científica. Los naufragios de Trafalgar: [exposición] / ...Ficha Naufragio del Navío *Rayo*.



Foto 3. Izqda: "Plano del Navío Rayo". 1805. Real Biblioteca de Madrid. Dcha: Enrique Macdonnell y de Gondé. Museo Naval de Madrid

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...³⁹.

El *Rayo* amaneció el día 24 rodeado por la escuadra inglesa. Los navíos *Donegal* y *Leviathan* se dirigieron a él y comenzaron a transbordar a parte de la tripulación, siendo uno de los apresados el capitán de origen irlandés Enrique Macdonnell que fue conducido a bordo del primero.

El diario del navío inglés *Leviathan* recoge su naufragio: "...El *Rayo* partió, el *Donegal* lo esperaba en la costa..."⁴⁰. Zarandeado por la violencia de la tormenta todos los mástiles se partieron y cayeron por la borda⁴¹. Este dato concuerda con lo que

informa Macdonnell en su parte oficial⁴², escrito a bordo del navío inglés *Donegal* a tres leguas al O. de Rota. Tras su rendición fue puesto en libertad bajo palabra, junto con varios oficiales, por el capitán del *Donegal*, Pulteney Malcolm, y desembarcados en Chipiona en un bote enemigo a las 17:30 del día 29 de octubre⁴³. Posteriormente informó a Gravina que les fue imposible volver al puerto de Cádiz, por el mal estado de la mar y del barco. Los marineros no se atrevían a subir a los mástiles para recoger las velas por su crujido, pero confiesa también su falta de preparación porque no *eran ellos por otro lado hombres para este desempeño*. El *Rayo* fue perdiendo uno a uno todos los mástiles de las velas y el día 24 a la una y media de la madrugada se partió el palo de mesana y perdió la cuarta ancla, la única que conservaba, con cien brazas de cable a 35 brazas de fondeo, casi 55 metros de profundidad. Tres horas más tarde, a 25 brazas y con problemas con el timón después de zafarse la caña, el barco seguía

³⁹ LON ROMEO, E. (1950), p. 281.

⁴⁰ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900 Vol. 2, p. 310.

⁴¹ ADKINS, Roy. Trafalgar: the biography of a Battle. London. Little Brown, 2004, pg. 235.

⁴² LON ROMEO, Eduardo, *Trafalgar (Papeles de la Campaña de 1805)*. Zaragoza. Diputación. Institución Fernando El Católico, 1950, pg. 327.

⁴³ González- Aller Hierro, 2004 a, p. 1660.

garreando por lo que mandó cortar el primer carpintero los cabos de la verga de trinquete ya que ningún oficial ni marinero se atrevió.

Al amanecer, aun con el temporal, reconocieron su situación a unas 3 leguas al Oeste de Sanlúcar y divisaron que dos navíos de la escuadra inglesa navegaban hacia ellos. En esa situación tan crítica Macdonnell reunió a sus oficiales para tomar una decisión. El navío se encontraba desarbolado pegando fuerte bandazos por la gruesa mar que había, con la primera batería toda en el agua hasta el batiporte de la segunda y con la tercera batería toda cubierta de los palos y jarcias que colgaban también de los costados, según reconoció el teniente de bombardas Melchor Álvarez enviado para reconocer el estado del buque que sólo tenía en servicio de artillería las dos miras de proa. La conclusión en esta reunión por parte de la oficialidad y del capitán irlandés, en este estado de indefensión, fue intentar varar el navío en la costa y si no podían ejecutarlo por la proximidad del enemigo, rendirlo. Precisamente esto fue lo que sucedió, ya que a las ocho de la mañana el navío de 90 cañones *Donegal* se situó por la proa a tiro de fusil y al mismo tiempo el navío de 74 cañones *Leviatan* se situó por la popa del *Rayo*. En cuanto el primero inició el fuego Macdonnell, tal como habían acordado, rindió su buque. En su informe escribió su justificación: *arriamos la bandera: a los dos navíos, a la escuadra y sobre todo al temporal que tanto nos había acosado e imposibilitado*. A continuación, el *Donegal* los tomó a remolque, pero previamente el capitán

del *Rayo* arrojó al agua toda la documentación sensible: pliegos reservados y libros de señales atados a una palanqueta del calibre 24. Finalizó su informe diciendo que a pesar de los esfuerzos del destacamento inglés que se trasladaron a bordo para intentar marinarlos (2 oficiales, 3 Guardias Marinas y 62 marineros escogidos), el navío *Rayo* fue a varar dos días después de apresado a la costa española *sobre Torre Carbonera, como dos leguas al NO. de Sanlúcar*.

El diario de a bordo del navío inglés *Leviathan*, en una posición a las 10 de la mañana del 24 de octubre con el faro de Cádiz E-S, ratifica el informe de Macdonnell: *Disparamos un cañonazo cuando el Rayo, un navío español de 3 puentes anclado, bajó los colores de su bandera*. También informa que el navío *Donegal* estuvo sacando prisioneros y que a las 8 vieron la explosión de un navío apresado. Dos días después, el 26, los navíos de línea ingleses *Leviathan* y *Orion* apuntaron en su bitácora que el casco de la presa de tres cubiertas el navío *Rayo* partió. A su vez el *Sirius* registraba en el suyo el día 30 que, a la 1 de la tarde cuando viraron el barco, observaron 3 de las presas⁴⁴ en la costa hacia el norte de Sanlúcar. Finalmente, el diario de navegación de la fragata inglesa *Phoebe* registró que 1 de noviembre fue incendiado para que no pudiera ser reflotado y reparado por los españoles.

A través de uno de los Protocolos de Marina de la ciudad de San Fernando (Cádiz) conocemos el nombre del beneficiario de la fianza de maestría del navío *Rayo*, D. Pablo

⁴⁴ Estos buques serían el *Monarca*, *Rayo* y *Berwick*

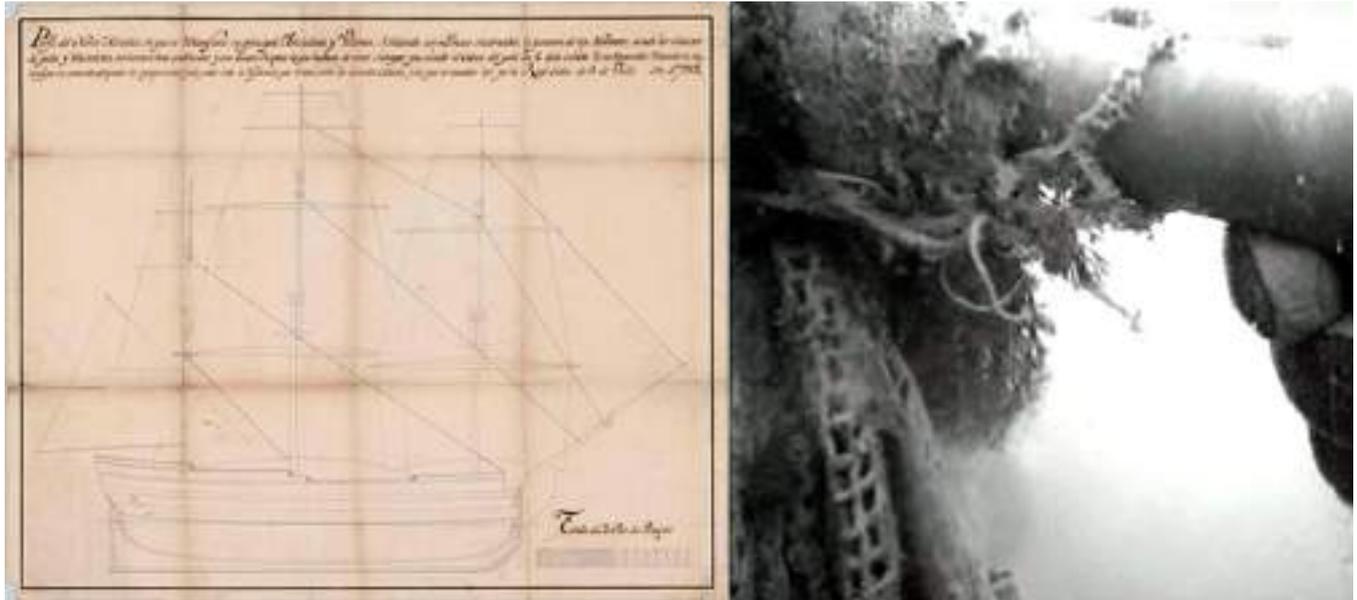


Foto 4. zqda: "Perfil del navío Monarca en el que se manifiesta su principal arboladura y velamen: 74 cañones (1793)" - Romero Landa, José. Biblioteca Virtual de Defensa. Dcha: Fotografía subacuática de perno de bronce. Fondo grafico CAS-IAPH.

Horno. Mediante este documento de fe pública se comprometía, como maestro de víveres de dicho buque, a destinar las provisiones *en los sitios correspondientes para su conservación*, utilizando para ello como fiadora a D^a María Asunción Masa.⁴⁵ Unos folios más adelante incluso se confirma el naufragio de este buque: *Buque naufragó de resultas del combate que sostuvo con los enemigos el vte y uno de octubre de 1805*⁴⁶.

Naufragio del Navío Monarca

Contamos con varias fuentes para reconstruir lo sucedido al navío de línea español de 74 cañones Monarca.

El teniente de la Mayoría General Antonio Escaño refirió en su diario su conducta en la batalla: *...se batió valerosamente, quedando enteramente desmantelado...*⁴⁷. Según el parte de su comandante, Teodoro Argumosa, una vez finalizado el combate se hallaba en muy mal estado después de luchar y rendirse a tres navíos ingleses. Al igual que otros navíos españoles y franceses fue apresado para intentar llevarlo a Gibraltar, donde supuestamente sería reparado y anexo a la Armada inglesa, una vez rebautizado. Pero su naufragio lo impidió.

Seguimos a continuación el relato de las fuentes inglesas más fidedignas, los cuadernos de bitácora de los navíos de la Royal Navy que después del combate luchaban contra el

⁴⁵ AHPC Protocolo de Marina de San Fernando Legajo. 157. Año 1805. F. 426 R

⁴⁶ *Ibidem*. F. 427 R

⁴⁷ LON ROMEO, E. 1950. P. 283.

temporal para llevar las presas a Gibraltar. El día 21 de octubre el navío inglés *Bellerophon* tomó posesión a las 3 pm. del *Monarca*⁴⁸ y enviaron una dotación inglesa de presa de 55 hombres para hacerse cargo del buque. Al mismo tiempo, una parte de tripulantes fue transferida a este buque inglés. Aunque la mayoría, incluido los heridos, permanecieron a bordo⁴⁹. El día 23, con un tiempo de fuertes lluvias y temporal de viento, fue tomado a remolque por el navío inglés *Achille* según queda reflejado en su diario de bitácora, a una posición a 4 leguas de Cádiz al anochecer. Pero a las 9 pm. el cabo de remolque se rompió y perdieron a la presa española⁵⁰. El *Monarca* entonces quedaría a la deriva a merced del temporal. El día 24, con un tiempo borrascoso, los españoles consiguieron liberar su barco del destacamento inglés que iba a bordo e intentaron retomar su gobierno navegando en bandolas y reparando algunas averías para poder regresar a Cádiz⁵¹.

El *Leviathan* registra que ese día, mientras se encontraban achicando agua con las bombas, navegaron para poderse ponerse a sotavento del *Rayo* que se encontraba anclado. Después de dispararle a las 10 h. el navío arrió su bandera. Posteriormente envió un bote al *Monarca*, y a las 11:30 ambos buques

fondearon a 19 brazas (34.747m.)⁵², teniendo según indica la Iglesia de San Luis al Este por Norte a 3 o 4 leguas. Esta enfilación podría referirse el Convento de los Jesuitas, conocidos como “Los Luises” en Sanlúcar de Barrameda. Ese día estuvieron recibiendo prisioneros del *Monarca*⁵³ que ya se encontraría en muy mal estado. De hecho, al día siguiente, el *Leviathan* informa que lo encontraron partido en dirección hacia la costa⁵⁴ y todavía con 150 hombres a bordo⁵⁵. Después del mediodía quedó registrado que se encontraban con el faro de Cádiz en dirección E por Sur; que el navío *Donegal* se encontraba extrayendo prisioneros fuera del *Rayo* y que como a las 8 am. Uno de los buques apresados explotó⁵⁶.

A bordo del *Monarca* iban los capellanes José María Rubio y José Gabín, que fueron destinados a este barco en el Departamento de El Ferrol. Ambos asistieron a los heridos y dieron consuelo a los que estaban próximos a fallecer, tanto durante el combate como los días de temporal que le siguieron. Los dos eclesiásticos fueron trasladados, junto con otros miembros heridos de la tripulación del *Monarca*, al navío inglés *Leviathan*. Igualmente sucedió con los tripulantes heridos de los navíos *San Agustín* y *Argonauta*. Con posterioridad fueron remitidos,

⁴⁸ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. Vol. 2. P. 274.

⁴⁹ González- Aller Hierro, 2004 a, p. 1702.

⁵⁰ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. Vol. 2 P. 271.

⁵¹ González- Aller Hierro, 2004 a, p. 1702.

⁵² Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. Vol. 2 P. 267.

⁵³ Logs of the great sea fights, 1794-1805, *LEVIATHAN*. Log. John William Trotter Master. Official No. 9216. 1900, pg. 268.

⁵⁴ *Ibidem*, pg. 269.

⁵⁵ ADKINS, Roy. *Trafalgar: the biography of a battle*. 2004, pg. 247.

⁵⁶ Logs of the great sea fights, 1794-1805, *LEVIATHAN*. Log. — John William Trotter, Master. — Official No. 9216. 1900. Vol. 2, pg. 268.

según acuerdo parlamentario, a la Bahía de Cádiz⁵⁷.

Ya el día 27 la fragata *Phoebe*, con el estado de la mar muy gruesa, divisó al anochecer en la playa un navío de línea naufragado que sólo conservaba su palo de trinquete⁵⁸. Se podría pensar que se tratase del *Monarca* o del *Berwick*, puesto que el *Rayo* ya no disponía de mástiles. Al anochecer seguían los fuertes vientos y chubascos, según recogía en su diario el navío inglés *Entrepénante*, que informaba también como a las 8 am dispusieron las velas para alcanzar el rumbo NNE y se comunicaron con uno de los cascos enemigos. Uno de los oficiales les informó que estaban en gran peligro al carecer de gobierno por la falta de timón y sin bombas para achicar el agua, que ya llegaba en la bodega a 7 ½ pulgadas⁵⁹. Asimismo, registró por escrito cómo uno de los cascos se dirigía hacia la costa de Sanlúcar bajo una fuerte lluvia. Este buque inglés extrajo de uno de esos barcos en peligro, aunque sin especificar cual, 40 marinos ingleses que habían sido destinados a bordo en el intento de conducirlo a Gibraltar. Después, pusieron rumbo para reunirse con la flota de navíos ingleses, que al mando de Collingwood, a bordo de la fragata *Euryalus*, se mantenía frente a la costa de Sanlúcar.

Disponemos también del testimonio de Manuel Vicente Ferrer, oficial del navío *Monarca*, que relató como testigo la historia del

naufragio de su barco que concuerda perfectamente con la versión registrada por los navíos ingleses:

“...al estar el buque haciendo más de treinta y seis pulgadas de agua por hora, dio lugar, después de consejo celebrado, a desclavar la bandera que se había clavado, y arriada declaró el buque prisionero; pero que su mal estado no permitió llevasen ni siquiera a remolque, pues a pesar de haberse trabajado en tapar los balazos de la lumbre del agua, no fue lo suficiente para que por los que estaban debajo de ella y la que entraba por los trancaniles, dejásemos de hacer veinte y cuatro pulgadas, por lo cual todos los que podíamos, incluso los jefes, y hasta los mismos de proa, alternamos día y noche en achicar las bombas. En este estado, y después de haber echado los palos (cuya jarcia estaba acribillada) aquella misma noche por la banda, permanecimos como una boya en medio de la mar, sin que nadie nos auxiliase en el fuerte temporal que había subseguido al combate; hasta que al tercer día acordado por los jefes, guarnición y tripulación, se determinó armar bandolas, y compuestos de antemano los guardatimones que habían sido destrozados por el fuego, dirigirnos a Cádiz o a alguna playa, lo cual se hubiera verificado, sino se nos hubiera interpuesto a la hora un navío inglés que venía de la dirección que llevábamos, el que después de dispararnos algunos cañonazos, nos mandó a la bocina dar fondo, y que largásemos un cable a su lancha que había echado al agua, lo que verificado y tomado el

⁵⁷ GONZÁLEZ-ALLER Hierro, 2004. Anexo 17. Informes reservados de los capellanes embarcados en el navío *Monarca* durante la última campaña Real Isla del

León, 7 de enero de 1805. Vicente Francisco de Voz (*rubricado*). p. 1418

⁵⁸Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. P. 310

⁵⁹ Ibidem. P. 321

cable, se fue también a dar fondo a una no muy larga distancia. Desde allí, por dicho cable, y después de haber puesto todas las embarcaciones en juego, empezó a transbordarse gente nuestra a su buque, siéndolo los primeros los heridos, cuya operación duró hasta las 4 de la tarde. En el último bote fui yo de los trasbordados, pues que mi difunto padre ya lo había sido cuando los primeros de tropa como encargado que era de ella; en dicha hora, y por santabárbara en otro bote, se embarcó también el jefe de proa y su tropa, los que picaron el cable o cables sobre que estaba fondeado el navío, y fue éste a hacerse pedazos a la playa de Sanlúcar”⁶⁰.

Un dato curioso que Ferrer refiere es que en el navío inglés que los condujo a bordo, es decir el *Leviathan*, se hallaban también nueve franceses. Se trataba de los únicos tripulantes salvados del “Fougueux cogidos en el agua cuando se fue a pique, al paso que también recogían los de buques que sufrieron la misma suerte”⁶¹.

El 29 de octubre el *Parte de Vigía de Cádiz* recoge su pérdida en la costa onubense: “corren voces que el navío Monarca ha varado en Arenas Gordas y que su comandante fue muerto en el combate”⁶². Podemos finalmente concluir, atendiendo a la documentación

consultada, que arrastrado por el fuerte viento y las corrientes, naufragó en la costa de Arenas Gordas (Huelva) entre las Torres Vigías de la Higuera y El Asperillo⁶³, quedando tumbado sobre el costado de babor⁶⁴. Esta zona se conoce como el paraje de la Higuera y se encuentra a 6 ó 7 leguas de Sanlúcar.

El día 31 sería incendiado por los ingleses, en concreto por la fragata *Naiad*, para evitar que pudiese ser reutilizado⁶⁵. Previamente consiguieron salvar a 24 marineros, 46 soldados del Ejército, 9 de Brigadas de Artillería Marina y 24 de Batallones; de todos ellos, 30 fueron hospitalizados. Los que embarcaron en el *Bellerophon* llegaron a Gibraltar el día 27 de octubre y fueron devueltos en Algeciras el día 30, mientras que los recogidos por el otro navío británico el día 23 serían llevados en Cádiz por dos fragatas francesas parlamentarias, siendo desembarcados el 1 de noviembre⁶⁶.

En la zona de Arenas Gordas se encuentran unos restos arqueológicos subacuáticos inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía con la tipología de protección de zona arqueológica denominado *Yacimiento*

⁶⁰ GONZÁLEZ- ALLER Hierro, 2004. Anexo 31. “Relación de Manuel Vicente Ferrer, de la dotación del navío Monarca, sobre los sucesos acaecidos abordo de su buque durante el combate de Trafalgar”, pg. 1514.

⁶¹ *Ibidem*, pg. 1515.

⁶² GONZÁLEZ-ALLER Hierro, 2004. 1805-de octubre-20 a noviembre-1, Cádiz. Diario del vigía de la Torre Tavira de Cádiz. Anónimo. *Salida de la escuadra*

combinada, combate del día 21 y demás sucesos posteriores observados desde la torre hasta el 1º de noviembre Signatura: AMN, sig. 2398, doc. 5 (fotocopias del original), pg. 1155.

⁶³ LON ROMEO, E. (1950), pg. 354.

⁶⁴ GONZÁLEZ- ALLER Hierro, 2004, pg. 1702.

⁶⁵ [HMS Naiad \(1797\) - Wikipedia](#)

⁶⁶ GONZÁLEZ- ALLER HIERRO, 2004, pg. 1702.

*subacuático Mata del Difunto*⁶⁷. La Universidad de Huelva realizó una intervención en el mismo para determinar su identificación⁶⁸. En ella se localizaron los siguientes restos arqueológicos: pernos de bronce, clavos, cañones de hierro y maderas. Algunos restos del maderamen en su parte central no apoyan directamente sobre el fondo marino, existiendo oquedades que provocan un desnivel de aproximadamente un metro⁶⁹. Todos estos elementos arqueológicos podrían pertenecer, tras el análisis de las fuentes documentales, al navío de guerra español *Monarca*. Éste, como ya analizamos con anterioridad, naufragó justo en esta zona, actualmente perteneciente al municipio de Mazagón (Huelva), después haber sobrevivido al combate de Trafalgar y luchar también contra el temporal de los días siguientes.

Naufragio del 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, participando el 21 de octubre de 1805 en la Batalla Naval de Trafalgar. Después del combate, el navío *Achille*, según relata Thomas Watson en su diario, envió un lugarteniente y varios hombres a bordo para tomar posesión de él, al mismo tiempo que se trasladaron varios franceses

heridos a bordo⁷⁰. Siguiendo el cuaderno de navegación del navío inglés *Britannia*⁷¹, fue remolcado por éste el 22 de octubre con la intención de llevarlo a Gibraltar. Pero el terrible temporal le obligó a soltar los cabos al día siguiente, no sin antes trasladar a bordo a algunos prisioneros, 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*.

El lugarteniente del *Britannia*, John Barclay, registró en su diario que el martes 22 de octubre las lluvias a media mañana eran constantes y que estuvieron empleando el tiempo en trasladar prisioneros y reparar los daños materiales del buque. Después de informar de la pérdida de algunas bajas, entre ellas las del teniente Francis Roskridge y otras 9 personas entre muertos y heridos, registró cómo el temporal fue arreciando nuevamente con *brisas fuertes y borrascosas*, estando posicionados a una profundidad de 70 brazas, unos 128 metros de profundidad⁷².

Es de suponer que, desde el día 22 hasta el 27 de octubre en que naufragó, el *Berwick* estaría navegando en unas condiciones extremas luchando contra el fuerte temporal del suroeste. La dirección del viento y las

⁶⁷ “DECRETO 285/2009, de 23 de junio, por el que se inscriben en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bienes de Interés Cultural, con la tipología de Zona Arqueológica, cincuenta y seis bienes sitios en las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz”. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA)*, 2009:129, 91.

⁶⁸ LOZANO, Claudio, 2005, “Underwater Archaeology at “Mata del Difunto” the finding of “Rayo” Wreck”, en

Technology of ships at Trafalgar: proceedings of an International Congress held at the Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Madrid, and the Diputación Provincial, Cádiz, 3-5 November 2005 Vol.

⁶⁹ [Yacimiento subacuático Mata del Difunto - Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía - IAPH](#)

⁷⁰ *Logs of the great sea fights, 1794-1805*, 1900. Vol. 2, pg. 270.

⁷¹ *Ibidem*, pg. 218.

⁷² *Ibidem*.

corrientes marinas, al igual que a otros buques, lo empujaron hacia la costa actual de Huelva. Ese último día, el diario de navegación de John William Trotter, oficial del buque inglés *Leviathan*⁷³, informó que: *...El Berwick, una presa, se dirigió hacia la costa...* Y esa misma jornada al anochecer, la fragata *Phoebe* dio 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...*⁷⁴.

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, situadas en la costa de Arenas Gordas (Huelva): *el navío Berwick, totalmente a pique; el Rayo, varado y anegado...*⁷⁵.

Tenemos noticias de su estado porque la fragata *Phoebe* el 31 de octubre, diez días después del combate, según registro de su diario, vio un buque de guerra francés, el *Berwick* de 74 cañones, totalmente perdido habiéndose partido por la mitad⁷⁶. Una vez evacuados los naufragos heridos, los británicos quemaron sus restos⁷⁷. Este hecho lo confirma el parte oficial firmado el 5 de noviembre por Antonio Escaño sobre los sucesos acaecidos a cada buque: *...Se batió muy bien, y se perdió en*

*la costa de Poniente, en donde ha sido quemado...*⁷⁸.

En la actualidad no consta que los restos materiales del *Berwick* hayan sido localizados, pero deben hallarse por la zona que las fuentes documentales hacen referencia, esto es, entre las Torres Vigías de Zalabar y Carboneros.

Naufragio del navío de línea de nacionalidad española Santísima Trinidad

No queríamos finalizar este apartado referente a los naufragios sin mencionar el hundimiento del navío de cuatro puentes *Santísima Trinidad*, construido por el irlandés Mateo Mullan en el astillero de La Habana, y que tras el combate resultó gravemente dañado. Fue apresado y remolcado por el navío *Prince*, al mando del capitán de navío Richard Grindall, con la intención de conducirlo a Gibraltar y llevarlo posteriormente a Inglaterra, mostrando así la captura del mayor barco construido hasta la fecha. Finalmente estos planes no se llevarían a cabo por su mal estado.

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...*⁷⁹. Este hecho lo corrobora el oficio⁸⁰

⁷³ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. Vol.2, pg. 269.

⁷⁴ *Ibidem*, pg. 310.

⁷⁵ LON ROMEO, E. (1950), pg. 355.

⁷⁶ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900. Vol.2, pg. 312.

⁷⁷ GONZÁLEZ- ALLER Hierro, 2004, pg. 1383.

⁷⁸ LON ROMEO, E. (1950), pg. 285.

⁷⁹ *Ibidem*, pg. 282.

⁸⁰ Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Sección Histórico, leg. 4839 (original, firma autógrafa); BRAH, Col. ECC, ms.9/7443 y Col. JPG, ms. 11/8316 d) (copias) OFICIO: *Manuel de Atienza a Juan Joaquín Moreno. Trabajos efectuados con relación a los navíos varados en la costa de Poniente 1805-octubre-31, Sanlúcar de Barrameda*, en GONZÁLEZ ALLER-

que ya mencionamos con anterioridad, dirigido el 31 de octubre por Atienza, comandante militar de Sanlúcar, al Capitán General del Departamento de Cádiz, Juan Joaquín Moreno. Le informa que en esa fecha se hallaban varados en muy mal estado en la costa de Poniente los navíos *Rayo*, *Monarca* y *Berwick*, además de cuatro pedazos de un costado del navío *Trinidad*, que según aseguraba el 2º. Comandante de esta provincia don Juan Ichasso, no le quedaba la menor duda de que era de dicho buque.

El mal estado del barco, ya que las bombas de achique no daban abasto para extraer el agua, alcanzando en la bodega los quince pies⁸¹; la imposibilidad de llevarlo a Gibraltar y el querer evitar que los españoles lo recapturasen, hizo que Collingwood, que asumió el mando de la escuadra inglesa ante la muerte de Nelson, diese la orden de hundirlo. Lo hizo el día 24 de octubre, a bordo de la fragata *Euryalus*, donde estableció su mando dado el mal estado del navío *Royal Sovereign*, en una posición a las 8 am. según el diario de este vicealmirante inglés: *el faro de Cádiz SE-E sobre 5 leguas*. Sobre su hundimiento informa: *5.30-9-30 PM. ...Empleamos el tiempo en destruir las presas entre Cádiz y Santa Lucía [San Lucar] A las 5.30 acertamos 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. Sonda en 20 brazas. A las 9.15 regresaron. Los subimos a bordo e hicimos velas virando por estribor. A las 9.30 vimos una de las presas volar con una gran explosión...*⁸². Mientras que el navío inglés *Ajax* recoge en su diario que el día 24 en 20 brazas vieron como el *Santísima Trinidad* fue hundido y el *Intrepide* quemado⁸³.

Antes de su destrucción fue salvada parte de la tripulación, trasladando a bordo del *Ajax* a 209 prisioneros⁸⁴, aunque no dio tiempo de salvar los heridos más graves por la rapidez con la que se produjo el naufragio, por lo que fallecieron trágicamente ahogados.

Con respecto al lugar de naufragio y contrariamente a lo que recogen algunas fuentes: el *Trinidad*, *a pique a unas 25 a 28 millas al sur de Cádiz*⁸⁵, este navío español se hundiría según lo que detalla la documentación inglesa en una posición con *el faro de Cádiz SE-E sobre 5 leguas* y a una profundidad de *20 brazas*. Estos datos lo situarían aproximadamente frente a la costa entre Sanlúcar y Rota, por ello no es de extrañar que días después del naufragio aparecieran *en la costa de Sanlúcar, cuatro pedazos de un costado del navío Trinidad, pintado a fajas encarnadas y negras desde el plan de la 2ª batería hasta la 4ª, y en ellos, desde 18 a 20 cañones embragados; dichos pedazos quedaron varados en tierra donde la mar no podía llevarlos*⁸⁶.

HIERRO, José Ignacio. 2004, *La Campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus documental conservado en los archivos españoles* 2 V. Madrid. Ministerio de Defensa. Museo Naval, pg. 1139. Doc. 1055.

⁸¹ GONZÁLEZ- ALLER Hierro, 2004, pg. 1647.

⁸² Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900, pg. 156.

⁸³ Logs of the great sea fights, 1794-1805, 1900, pg. 289.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ GONZÁLEZ- ALLER Hierro, 2004, pg. 1647.

⁸⁶ *Ibidem*.



Foto 5. Zona probable del naufragio del navío de línea Santísima Trinidad.

La dotación superviviente fue posteriormente desembarcada en Gibraltar junto con el comandante del navío Hidalgo de Cisneros, los cuales fueron trasladados el día 30 de octubre a Algeciras y de allí a Cádiz, excepto el comandante que marchó a Cartagena⁸⁷.

LABORES DE RESCATE DE LOS BUQUES NÁUFRAGOS EN LA COSTA DE HUELVA Y EL ALCALDE DE LA MAR DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA, FÉLIX ODERO

Durante días y a lo largo del litoral de Huelva, el mar fue arrojando cadáveres y náufragos heridos, así como pertrechos navales. Fueron muchas personas anónimas las que ayudaron en un primer momento desde las poblaciones costeras de Cádiz y Huelva a estos

hombres desamparados, socorriéndolos con ropas y alimentos.

Ante la magnitud de la tragedia, los hospitales se vieron desbordados por parte de los infortunados marinos, por lo que muchos de ellos fueron alojados en casas privadas y auxiliados por hermandades religiosas como la Hermandad de la Santa Caridad. En la carta que dirige al gobernador español Marqués de la Solana puede leerse: *...Los días 10 y 12 de noviembre, la Hermandad de la Santa Caridad de la Ciudad y Gran Puerto de Santa María realizó la caritativa labor de recoger en las playas los cadáveres y trasladarlos a terreno eclesiástico y celebrar diversos actos religiosos por sus almas. La Iglesia Mayor Prioral sería uno de los lugares donde se celebraron estos funerales...*⁸⁸

Los ingleses, sin lugar a dudas, contribuyeron a que la cifra de muertos no fuera más elevada, ya que durante el temporal y antes de que los barcos naufragasen o fueran hundidos por ellos, se dedicaron a salvar a parte de las tripulaciones y atenderlos como pudieron de sus heridas, así como a proporcionarles ropas de abrigo y alimentos. Pero como evidentemente el número de heridos les sobrepasaba, el almirante inglés Collingwood decidió trasladarlos a tierra ante el sufrimiento que debieron padecer a bordo de los barcos ingleses.

⁸⁷Ibídemp.1648

⁸⁸MÁRQUEZ CARMONA, L. *Trafalgar y el pescador de náufragos*. 2ª ed. 2021. P. 113

En un oficio firmado por Atienza el 31 de octubre en Sanlúcar y dirigido a Juan Joaquín Moreno le informa de los trabajos de salvamento efectuados con los tres navíos varados en la costa de Poniente, es decir, en Arenas Gordas:

*“Tengo empleadas ocho barcas del bou, las que no hacen otra cosa que ir a los buques naufragos a recoger gente y dar todos los auxilios competentes y oportunos. Asimismo, todos los cabos de Matrícula en una y otra banda, destinados con gentes al mismo fin. El 2.º y ayudantes, con las comisiones a este fin que tengo a V.E. manifestadas. El ayudante del distrito de Rota y el encargado de Chipiona igualmente lo están. El contador de la Provincia y todos, por último, están en distinta ocupación de entidad, por cuyo eficaz desempeño de todos me hace recomendarlos a V.E., asegurándole que cuanta providencia se concibe oportuna, otras tantas se adoptan inmediatamente...”*⁸⁹

En el oficio 1 de ese mismo documento se dice que en las playas de Chipiona a Rota hay una gran cantidad de remos y pertrechos de artillería en buen estado de servicio la mayoría, los cuales se estaban recolectando. Menciona asimismo que en la costa de Castilla aparecieron:

“...cuatro pedazos de un costado del navío Trinidad, pintado a fajas encarnadas y negras desde el plan de la 2ª batería hasta la 4ª, y en ellos, desde 18 a 20 cañones embragados; dichos pedazos varados en tierra donde la mar

*no puede llevarlos...Entre la de La Higuera y El Esperillo, distante de 6 a 7 leguas de este puerto, está el navío Monarca, casi totalmente tumbado sobre la banda de babor; a este buque se le han muerto abordo la mayor parte de sus heridos de necesidad, por no haber podido dárseles auxilio hasta ayer que fue cuando salieron las barcas de aquí y pudieron atracar a dicho buque...”*⁹⁰

El seguimiento de las labores de rescate de los barcos naufragados en esa zona de la antigua Costa de Castilla se puede hacer a través de la información aportada por la *Gazeta de Madrid*, noticiario oficial de la época. Así, el 17 de junio de 1806 se publica el informe del comandante militar de Marina de la Provincia Marítima de Sanlúcar de Barrameda en relación a los hechos que acontecieron en las labores de salvamento de esos buques en la costa de esa nueva provincia. Entre sus líneas se hace mención especial a un vecino de esta población, gracias al cual disminuyó la cifra total de fallecidos. Por ello creemos que es de justicia mencionar a este hombre que, si bien en su época vio recompensada su heroicidad, en la actualidad pocos conocen la hazaña que realizó. Su nombre, Félix Otero y su oficio, pescador. Ostentaba el cargo de “alcalde de la mar” de Sanlúcar de Barrameda y participó activamente en las labores de salvamento de los buques naufragados en la franja litoral de la provincia marítima sanluqueña, aun a riesgo de perder su

⁸⁹ GONZÁLEZ-ALLER Hierro, 2004, Doc. 1055. 1805-octubre-31, Sanlúcar de Barrameda. OFICIO: Manuel de Atienza a Juan Joaquín Moreno. Trabajos efectuados con

relación a los navíos varados en la costa de Poniente, pg. 1140.

⁹⁰ *Ibidem*.

vida, debido al fuerte temporal con el cual tuvo que organizar el rescate⁹¹.

La valentía de este “pescador-alcalde” hizo que muchos supervivientes de la batalla naval que estaban predestinados a morir estrellados contra esa costa fueran salvados. Odero organizó el rescate con botes de pesca tipo “bou”, a pesar de las pésimas condiciones meteorológicas. Logró salvar a muchos hombres de la tripulación de los navíos *Rayo*, *Monarca* y *Berwick*, teniendo incluso que hacer una cadena humana para conseguirlo, como sucedió con el navío *Rayo*. Unos naufragos fueron conducidos al puerto de Sanlúcar y otros al de Huelva, según lo permitió la climatología.

Pero lo más dantesco que tuvo que presenciar Odero fue el espectáculo lamentable a bordo del *Monarca*. Encontró a lo que quedaba de la tripulación, sólo 33 hombres, entre ellos 8 cadáveres y el resto 25 heridos, con quemaduras, y sin tomar alimentos ni beber durante varios días, excepto agua de mar: *sino la salada que les hacían tragar los continuados golpes de mar*. De nuevo consigue vencer la reticencia y el miedo de sus ayudantes a prestar ayuda por el hastío que les provocaba lo dantesco de la escena. Después de transbordarlos a sus barcas, nuevamente el viento de Poniente le obligó a poner rumbo hacia el oeste, en dirección a Huelva, camino contrario al puerto de Sanlúcar. En esa ciudad vuelve a entregar este nuevo grupo de supervivientes, aunque 3 de los 25 heridos

fallecerían poco después en el hospital, debido tanto a la gravedad de sus heridas como a la extrema situación que habían tenido que vivir tras el combate. El día siguiente partió pronto desde Huelva con la intención de recuperar el *Bahama*, que se hallaba fondeado sin mástiles dos leguas mar adentro, para intentar remolcarlo antes de que los ingleses lo capturasen nuevamente. Aunque ya era demasiado tarde cuando alcanzó con sus barcas el navío del ya fallecido brigadier Alcalá-Galiano. La fragata inglesa *Phoebe* lo había tomado a remolque navegando “en bandolas”, para posteriormente cederlo al navío *Donnegal* para que este lo remolcase hacia Gibraltar, siendo uno de los cuatro navíos capturados que los ingleses consiguieron llevar al puerto de Gibraltar, según algunas fuentes documentales que no lo dan por naufragado.

Félix Odero participó también en las labores de rescate de pertrechos navales, recuperando el hierro que pudo cargar del navío *Rayo* en sus barcas. Posteriormente y de manera más organizada por órdenes del comandante del arsenal de La Carraca, con la ayuda de 20 hombres de la zona y 150 más del arsenal, se dedicó a salvar todo lo que pudiese ser reutilizable. Su labor sería recompensada con la concesión por parte del Rey del grado y sueldo de alférez de fragata de la Real Armada, nombramiento publicado en la *Gazeta de Madrid* con fecha 10 de octubre de 1806. La *Sociedad Económica de Amigos del País de Sanlúcar* también le quiso recompensar

⁹¹ MÁRQUEZ CARMONA, L., 2005, *Trafalgar y el pescador de naufragos*. 2 ed., 2021, pp. 106-110.

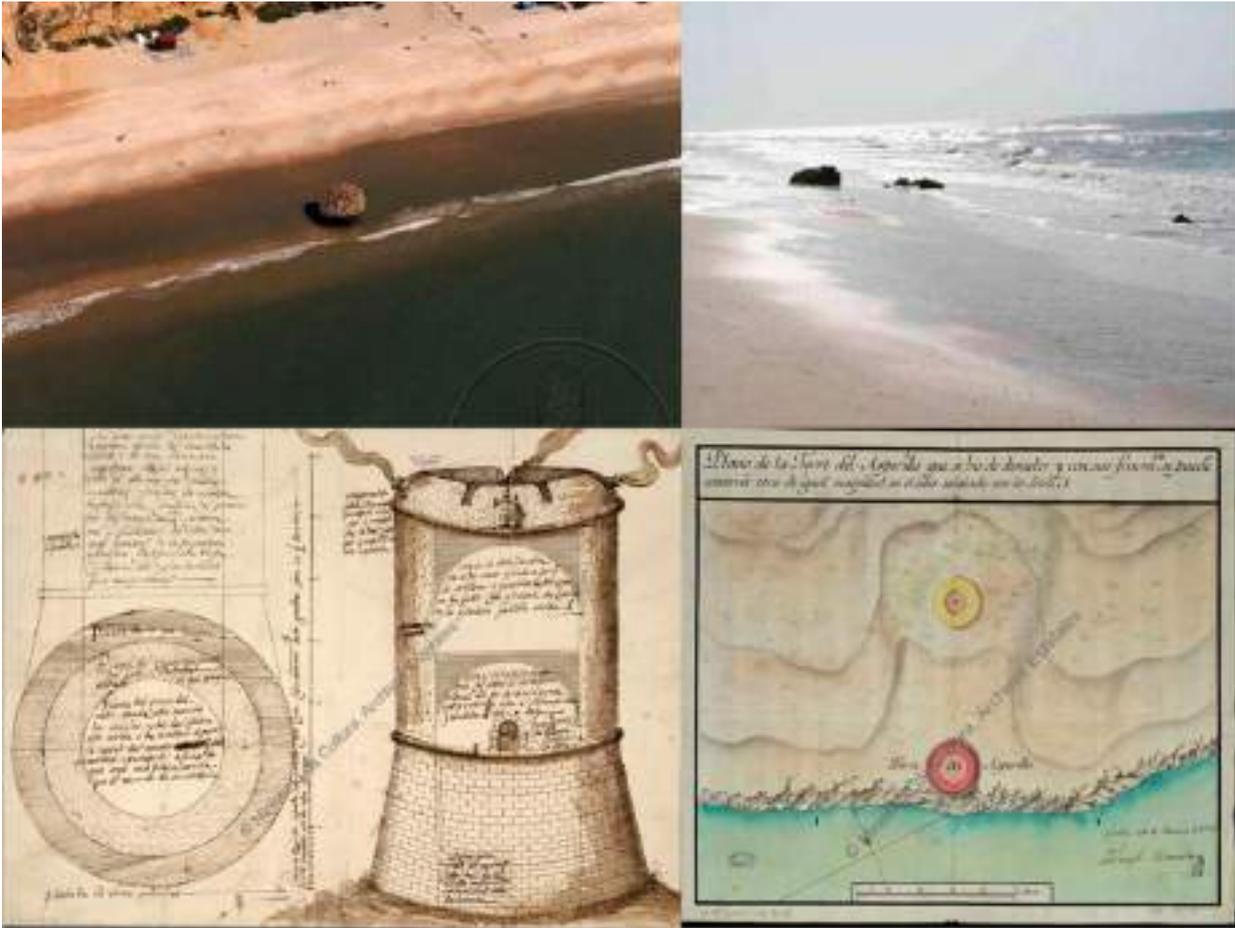


Foto 6. Arriba izqda: Fotografía aérea de los restos de la Torre de la Higuera (Almonte). Archivo Histórico Provincial de Huelva. Arriba dcha: Fotografía de los restos de la Torre del Asperillo en la línea de playa (Almonte). Fondo gráfico IAPH. Abajo izqda: "Planta [y elevación] de las torres grandes para fortificar la Costa de Sanlúcar de Barrameda hasta el cabo de Santa María" / por don Juan Marín, 1583. Archivo General de Simancas. Abajo dcha: "Plano de la Torre del Asperillo que se ha de demoler y con Sus fragmentos se puede construir otra de igual magnitud en el sitio señalado con la letra A [Material cartográfico] / [Rubrica] José Barnola, Cadiz 1753. Archivo General de Simancas.

obsequiándole con una charretera de oro y una indemnización económica de 3.000 reales que Otero decidió compartir con los compañeros marineros que le ayudaron en las labores de rescate.

CONCLUSIONES

En las páginas anteriores se ha realizado, tomando como referencia las fuentes de

documentación histórica, un recorrido sobre los trágicos hechos que acontecieron después del combate naval de Trafalgar en el litoral onubense perteneciente, en ese momento histórico, a la provincia marítima de Sanlúcar. Al igual que en la provincia de Cádiz este acontecimiento dio lugar a que, en la actualidad, exista un importante patrimonio arqueológico subacuático que yace entre las aguas de la antigua costa de Castilla. Un litoral

que ha sufrido importantes cambios geomorfológicos tal y como lo atestiguan los restos de las torres almenaras de La Higuera, El Asperillo y del Río del Oro (Almonte), las cuales se encuentran, actualmente, en zona intermareal debido al proceso regresivo de la playa.

Sólo futuras campañas arqueológicas de prospección y excavación que se efectúen de manera científica en la zona podrán determinar la identificación de los restos localizados la *Mata del Difunto* como los del navío de línea de nacionalidad española *Monarca*, y de otros que se localicen en las áreas determinadas como posibles espacios donde se encuentren los restos navales del *Rayo* y el *Berwick*.

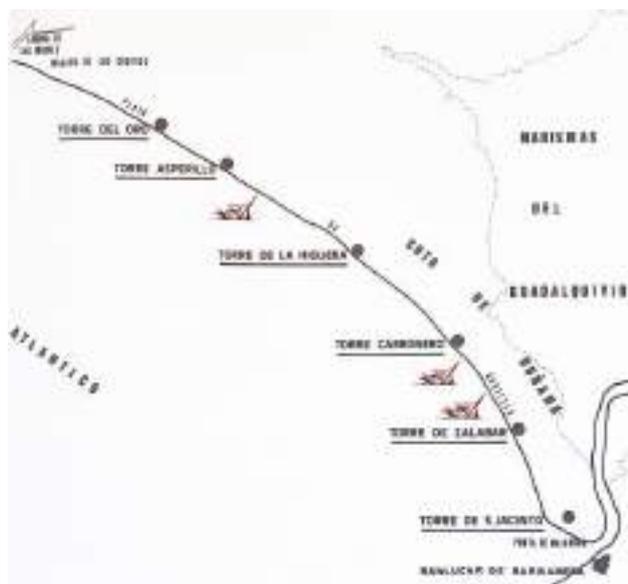


Foto 7. Posicionamiento de los buques naufragados *Monarca*, *Rayo* y *Berwick*, sobre plano "Torres de Almenara de la costa de Huelva" de Luis Mora Figueroa. Montaje, elaboración propia.

Como anécdota decir que cien años después de 1805, igual que sucedió en el segundo centenario del combate naval de Trafalgar, seguía sonando en la sociedad del momento dicho acontecimiento naval. En el archivo de la *Bodega Tradición* de Jerez de la Frontera (Cádiz) fundada en el año 1650 bajo la denominación CZ por Pedro Alonso Cabeza de Aranda y Zarco, se conserva un documento estrechamente relacionado con el Combate Naval de Trafalgar. Se trata de la recepción por parte de Joaquín M. Rivero, dueño de la Bodega en 1905, de ciertas reliquias del navío de línea *Victory*, buque insignia a bordo del cual falleció el almirante Nelson frente al litoral de Cádiz justo después del combate. Estas consistían en un pequeño fragmento del casco, un clavo y un pequeño trozo de vela, que desgraciadamente ya no se encuentran junto con la documentación.

En este documento se menciona que el señor Rivero visitó al señor Taylor en un el Sawdust Club, fundado en 1906 y con dirección 9 Wood Street en Cheapside de London, y que le hizo cesión de este material que había conseguido por asistir a un concierto benéfico a favor del Orfanato de Marinos celebrado a bordo del navío *Victory* mientras estuvo reparando su casco en la grada.

BIBLIOGRAFÍA

- DESBRIÈRE, Edouard (1907), *La Campagne Maritime de 1805. Trafalgar*. París.
 - FRASER, Edward (1905), *The enemy at Trafalgar: an account*

- of the battle from eye-witnesses narrative and letters and despatches from the French and Spanish fleets.* London. Hodder and Stoughton.
- GALLARDO ABÁRZUZA, Mercedes, MARTÍ SOLANO, Josefa, ALONSO VILLALOBOS, Carlos y GARCÍA RIVERA, Carmen (1999), “Prospecciones arqueológicas subacuáticas en Sancti Petri. Proyecto General de Investigación de la Bahía de Cádiz Carta Arqueológica Subacuática”. *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1995, 3v. T. II. Actividades sistemáticas, pp. 15-25.
 - GALLARDO ABÁRZUZA, Mercedes y MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes (2005), “Los naufragios de Trafalgar”, en *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* 55, pp. 86-92.
 - GAZETA de Madrid. Años 1805-1806”. Nº 89.
 - GAZETA de Madrid. Nº 91. 12 de Noviembre de 1805, pg. 976.
 - GARCÍA RIVERA, Carmen *et al.* (2005), *Catálogo de la Exposición Los naufragios de Trafalgar*. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
 - GARCÍA RIVERA, Carmen *et al.* (2009), “El Centro de Arqueología Subacuática de Andalucía. La protección del patrimonio arqueológico subacuático”, en *Arqueología náutica mediterrània*, pp. 57-68.
 - GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, José Ignacio (2004), *La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles* 2 V. Madrid. Ministerio de Defensa. Museo Naval.
 - HIGUERAS-MILENA CASTELLANO, Aurora (2008), “Actividad Arqueológica Puntual de aplicación experimental de técnicas geofísicas para la localización, investigación y difusión del patrimonio arqueológico en la zona de La Caleta (Cádiz)”. *Anuario Arqueológico de Andalucía*. Preprint.
 - (2013), “Aplicación experimental de técnicas geofísicas para la localización, investigación y difusión del patrimonio arqueológico en la zona de La Caleta (Cádiz)”. *Actas del Congreso Nacional de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, (1º. Cartagena), pp.788-807.
 - LACHÈZE, Henry (2005), “Trafalgar, deux siècles après.

- Perdu dans la tourmente de l'Histoire, le Bucentaure, vaisseau-amiral français à Trafalgar", en *La Revue Maritime* n. 472, pp. 1-11.
- LON ROMEO, Eduardo (1942), *Don Enrique Mac-Donell y su "Examen Militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805"*. Zaragoza.
 - LON ROMEO, Eduardo (1950), *Trafalgar. (Papeles de la Campaña de 1805)*. Zaragoza. Diputación. Institución Fernando El Católico.
 - LOZANO LIBRERO, Claudio (2005), "Underwater Archaeology at "Mata del Difunto" the finding of "Rayo" Wreck", en *Technology of ships at Trafalgar: proceedings of an International Congress held at the Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales*. Madrid, and the Diputación Provincial, Cádiz, 3-5 November 2005. Volume: I.
 - MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes (2000), "Trafalgar: investigación de las fuentes documentales", en *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* 32, pp. 163-174.
 - (2003), "Naufragios de la Batalla de Trafalgar y El Puerto de Santa María", en *Revista de Historia de El Puerto*, 30, pp. 11-54.
 - (2004) "Las secuelas de la batalla", en A. Ramos (ed.), *En torno a Trafalgar*, pp.43-63.
 - (2005), *Trafalgar y el Pescador de Náufragos*. [Cádiz]. Publicaciones del Sur.
 - MÁRQUEZ CARMONA, Lourdes, Alonso Villalobos, Carlos y Benítez López, David (2016), "El patrimonio cultural marítimo de la Bahía de Cádiz según la visión de un hidrógrafo de Napoleón: El vicealmirante Rosily", en *Revista de historia de El Puerto* 56, pp. 31-60.
 - MARTÍ SOLANO, Josefa (2010), "Prospecciones y sondeos arqueológicos en el yacimiento subacuático de Bajos de Chapitel", en *Anuario Arqueológico de Andalucía* 2006. Vol. Cádiz, pp. 628 -643.
 - MARTÍ SOLANO, Josefa y RODRÍGUEZ MARISCAL, Nuria (2001), "Actuación arqueológica subacuática en los bajos al noroeste de la Ciudad de Cádiz", en *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* 36, pp. 75-82.
 - MARTÍ SOLANO, Josefa y RODRÍGUEZ MARISCAL (2003), "Problemática y situación actual de la arqueología subacuática en

- la bahía de Cádiz”. *Monte Buciero* 9, pp. 397-416.
- de MORA FIGUEROA, Luis (2003), *Torres de almenara de la costa de Huelva*. 2ª ed. Huelva. Excma. Diputación de Huelva.
 - MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos (2005), *Santísima Trinidad: 140 razones para la historia*. [Madrid]: Fundación Jorge Juan.
 - RODRÍGUEZ MARISCAL, Nuria, IZAGUIRRE LACOSTE, Manuel y RIETH, Eric (2010), “Investigaciones en el pecio de Camposoto: hacia la identificación del navío francés Fougueux”, en *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* 75, pp. 94-107.
 - RODRÍGUEZ MARISCAL, Nuria y MARTÍ SOLANO, Josefa (2006), “Prospección arqueológica subacuática en las costas de Cádiz y Málaga”, en *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 2003, Vol.2 *Actividades sistemáticas y puntuales*, pp. 93-100, Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
 - RUIZ BLANCO, David Rafael (2019), *El modelo de navío de 74 cañones de José Romero Landa: estudio del navío Monarca, uno de los ildefonsinos de Trafalgar*. Trabajo de fin de Máster Arqueología Náutica Subacuática. Universidad de Cádiz.
- STURGES JACKSON (1899), *Logs of the great sea fight, 1794-1805*. Navy Records' Society.
- VALIENTE ROMERO, A y MÁRQUEZ CARMONA, L. (2006), “De Tolón a Trafalgar: las operaciones de la Escuadra Combinada a través de la Gaceta de Madrid”, en *Revista Trocadero* 18, pp. 161-176.
- WHEELER, Denis (1995), “El tiempo durante la Batalla de Trafalgar (octubre de 1805)”, en *Revista de Investigaciones Geográficas* 14, pp. 175-190.