

# NAUFRAGIOS EN AGUAS DE LA VILLA DE ROTA. ANÁLISIS DE LAS FUENTES DOCUMENTALES

**Lourdes Márquez Carmona.**

Asesora técnica. Centro de Arqueología Subacuática del IAPH.  
Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

## MARCO HISTÓRICO-GEOGRÁFICO

El marco geográfico [Fig. 1] de nuestro interés en las siguientes líneas es el litoral de la villa de Rota, que junto con la ciudad de Cádiz forman el punto de acceso a la bahía gaditana, integrada además de por las poblaciones ya mencionadas, por las de El Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz. Todas ellas comparten un pasado histórico y un patrimonio arqueológico subacuático común, ya que durante siglos y especialmente en época moderna, Rota, al igual que las otras poblaciones de la Bahía, fue testigo de la llegada de multitud de barcos, que enfilando su canal de entrada, accedían a una zona de fondeo privilegiada que ofrecía un magnífico resguardo ante las inclemencias del tiempo.

Por ello, la Bahía de Cádiz se ha caracterizado desde la más remota antigüedad por su relación con el mar y por su importancia como zona portuaria de primer orden. Como decía el Conde de Maule: "...

*El timón es el arado que surcando los mares saca de ellos el sustento para millares de habitantes'...* (De la Cruz y Bahamonte, 1997: 256).

Naves mercantes fenicias, griegas y romanas la utilizarían en época antigua para sus transacciones mercantiles. Como sucedería siglos después por la flota de galeones que partían desde aquí hacia las colonias de ultramar. Pero no solo navegarían por estas aguas las naves mercantes, como los *gaulos* griegos o siglos más tarde los galeones. El comercio de ultramar lleva aparejado un necesario control de las comunicaciones marítimas, por ello fueron necesarias naves de guerra. Las naves encargadas de ejercer esa función a lo largo y ancho del mar Mediterráneo, fueron en época antigua las trirremes griegas o romanas y más tarde, en época medieval, las galeras, ambos tipos impulsados por la fuerza humana, los llamados galeotes, que accionaban los remos cuando los vientos no eran favorables, o cuando las maniobras así lo requerían. Posteriormente, se producirían una serie de cambios



tecnológicos, ya que los barcos debían adaptarse a las nuevas condiciones en las que tenían que navegar para acceder a los territorios coloniales después de la conquista de América. La fuerza motriz humana se abandona para favorecer el desarrollo progresivo del velamen en los barcos, aprovechando al máximo la fuerza impulsora del viento como medio de propulsión. Primeramente, los viajes hacia el continente americano fueron realizados por las carabelas y por los lentos y pesados galeones, barcos híbridos en su funcionalidad comercial y guerrera, aunque posteriormente en época moderna, concretamente a fines del siglo XVII, serían paulatinamente reemplazados por los ligeros navíos de línea en las travesías transoceánicas hacia las Indias Occidentales.

Alonso de Contreras describió en su *Derrotero Universal del Mediterráneo* la visión que poseía de este tramo de costa en el siglo XVII:

*"...De Sanlúcar, montada Salmedina, se alargaría de cabo Cantón porque en él, vera, se rompe la mar y lo más cerca que se ha de caminar, digo navegar, es por brazas. De Cabo Cantón a Cádiz 3 leguas..."* (1996: 61).

Una de las actividades a las que se ha dedicado la villa de Rota desde la más remota antigüedad es la pesca, hallándose documentada la presencia de varias factorías romanas de salazón en el litoral de la Bahía de Cádiz. Posteriormente, en época medieval, la concesión de la explotación de la almadraza de Rota sería otorgada por la realeza a Guzmán el Bueno y sus descendientes, aunque en 1285 y por espacio de algunos años fue traspasada al Consejo municipal, para que con sus ganancias se subsanasen los daños causados por la invasión de los benimerines (Ponce Cordones, 1991: 11). En el año 1598 el historiador Agustín de Orozco decía que *"la almadraza de Rota, situada en la costa que cae al poniente, era de poca pesquería y distaba de ella una legua y tres de la barra del Guadalquivir"* (1845: 196 y 282). Pero aunque fuera de poca importancia la actividad almadrabra en Rota, como describe Orozco, sin lugar a dudas la pesca daba sustento a una parte de su población. Ello se haya constatado a través de la documentación del Archivo Ducal de Medina Sidonia, que menciona con frecuencia la existencia de barqueros y pescadores roteños que se dedicaban al transporte de la sal o de personas de un lugar a otro (Franco Silva, 1983: 41).

La actividad pesquera, comercial y militar, hizo que un amplio abanico de clases de embarcaciones, como bergantines, fragatas, urcas, pataches, paquebotas, etc., cruzaran la canal de acceso a la Bahía de Cádiz, guardada en su orilla izquierda por la ciudad de Rota. Todo este trasiego marítimo del que ha sido testigo ha dejado una doble huella. Por un lado, los restos arqueológicos que descansan bajo las aguas que bordean el litoral de Rota y por otro, las fuentes documentales, ya de época histórica, que nos hablan de diversos naufragios acontecidos en su costa, bien por causas naturales como tormentas o bien por enfrentamientos bélicos.

Pero el verdadero protagonismo de Cádiz y toda su bahía se produciría con el descubrimiento del continente americano en 1492. España en general y Cádiz en particular, iniciarían una época de esplendor, fruto del comercio con los territorios coloniales. Periódicamente se enviaban las flotas de galeones para abastecer, en viaje de ida a América, de los productos manufacturados que carecían y en la travesía de retorno de metales preciosos y especias, entre otras mercancías. Cientos de barcos, una vez trasladada en 1717 la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz y anulado el protagonismo del Río Guadalquivir y la ciudad bética en la Carrera de Indias, entraban periódicamente en la rada gaditana.

Si nos planteamos la infraestructura portuaria necesaria para efectuar todo ese comercio desde la metrópolis española, podemos sorprendernos, ya que vemos que ni Cádiz ni las otras poblaciones de su Bahía, contaban con unos establecimientos portuarios acordes con la magnitud del volumen de mercancías embarcadas y desembarcadas, así como con el número de barcos que llegaban a sus aguas. Por ello, hay que decir que toda la Bahía ejerció como una gran zona portuaria, dado que los barcos de gran porte anclados en la Bahía eran descargados con embarcaciones menores que transportaban con un intenso tráfico interior marítimo las mercancías a diversos puntos en tierra, donde eran almacenados y redistribuidos por los comerciantes (Márquez Carmona, 2006: 15).

## INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE ROTA

Todo este trasiego marítimo debía tener un evidente reflejo en las infraestructuras portuarias en toda la Bahía de Cádiz. Sin embargo, en la actualidad desconocemos, aunque se hayan conservado a pesar de la intensa acción antrópica sufrida por esta área, ninguna estructura portuaria de época antigua y medieval, aunque sí se tiene mayor conocimiento de las mismas a nivel documental para la época moderna, y en algún caso, a nivel arqueológico. No obstante, hay que aclarar que gran parte del tráfico marítimo de la Bahía de Cádiz se efectuó con un trasvase de las mercancías desde las embarcaciones mayores a pequeños barcos que eran encargados de trasladarlas a tierra, por lo que la infraestructura portuaria de esta Bahía no fue nunca de gran entidad.

Hay que decir que Rota contaba con una zona portuaria de cierta importancia. Un muelle del que hemos encontrado referencias dispersas en diversas épocas, incluidas la cartografía histórica.

Desde un primer momento, los Reyes Católicos adoptaron una política de monopolio, canalizando todas las transacciones mercantiles a través de dos ciudades del Sur: Sevilla y Cádiz. Al pare-



Fig. 2 Mapa de la Bahía de Cádiz durante el ataque anglo-holandés de 1702. Clemens Puich [Biblioteca Nacional de Francia. / GE-SH18-PF 61- DIV 3- P18D]

cer, por Real Orden impidieron la utilización del muelle que existía ya en Rota y que se utilizaba para el comercio con África.

Agustín de Orozco menciona también la existencia de ese muelle al describir la villa de Rota: "El sitio desta villa de Rota es en llano; parte del está cercado, i tiene una mediana fortaleza. Por el oriente fenecen sus últimas casas, i por el mediodia sobre la playa del mar, i hacerse una ensenada i razonable portezuelo en la parte que mira a Cádiz, que le fuera muy provechoso al lugar si no ovieran dexado perder un buen muelle de piedra, que le hacia abrigo hacia el vendaval, el qual se va ya casi desbaratando todo, i por eso perdiéndose el portezuelo, que era de mucho albergue a los barcos quando ay tormenta o moros en la costa" (1845: 36).

El 23 de agosto 1702, durante la guerra de sucesión española por los problemas de la falta de descendencia de la dinastía de la casa de Austria, una escuadra anglo-holandesa formada por doscientas siete naves a las órdenes del duque de Ormond, James Butler y el almirante Rooke, entran en la Bahía de Cádiz, fondeando en la zona conocida por los ingleses como "Bulls Bay" o Bahía de los Toros, zona intermedia entre el Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María y Rota. Ante la imposibilidad de atacar Cádiz directamente por la fortificación de la plaza, deciden desembarcar la

caballería y artillería en el muelle de Rota. Asimismo, el desembarco de parte de las tropas en la zona de Los Cañuelos o Bahía de los Toros [Fig. 2] les supuso la pérdida, debido al fuerte oleaje, de varios hombres y alrededor de veinte lanchas (Ponce Cordones, 1979: 65). La desastrosa campaña provocó la retirada de la Bahía de este ejército aliado. De modo que el día 15 de septiembre se produjo el reembarco de la mayor parte de las tropas del duque de Ormond desde ese muelle.

El autor Calderón Quijano recoge un plano firmado por Fermín Rueda, en Cádiz a 8 de Junio de 1767, de la población de Rota en el siglo XVIII. Al parecer ese muelle fue destruido por el terrible maremoto de Lisboa que asoló también a la Bahía de Cádiz en 1755. Se trata por tanto, del proyecto de construcción de otro muelle es ese mismo lugar. En él se plantea incluso la reutilización de material de diversas porciones derrumbado del muelle antiguo para servir en la obra de construcción del nuevo. Por lo interesante del documento y la rica información que aporta, consideramos interesante reproducirlo (Márquez Carmona, 2006: 19).

#### "DICTAMEN

*La villa de Rota esta situada sobre una altura, o Promontorio de Piedra, y Barro a la*

Mar, que forma una Punta de la qual sale un pequeño Arrecife en disposición Angular que se inunda y cubre en todas las Mareas (a excepción de las grandes Peñas) en el qual se construyó el Muelle que arruinó el terremoto del año de 1755, y siendo su Dirección al S. Este 8 grados al Sud de la Abuja se forman por la precipitada punta dos ensenadas, la una que hace frente al Ovest quarta al Sud, y la otra al Este; la primera sin contingencia alguna por ser peña, y la otra con un conocido riesgo por ser Barro, y estar continuamente socavado por la repetición de las Mareas, y tiempos, que cogiendo la mayor parte del frente de la Villa por este lado ha imposibilitado, hasta el presente, dos Calles, derrivando todas las mas de las Casas, que en ellas avia, lo que no se experimentó mientras subsistió el Muelle, pues elevándose este lo suficiente para facilitar el tráfico, o Comercio de dicha Villa, superaba asimismo las corrientes de modo que no podían llegar a las inmediaciones de ella, y aquel progreso o daño, que podían hacer, se reconocía muy separado de donde pudiera perjudicar en los términos que oy se reconoce, y quanto mas subiesen hacia el Castillo de Santa Cathalina del Puerto, tanto mas desahagüe encontraban por medio del Salado, que se halla en esta ensenada.

Toda la Playa que forma dicha Ensenada, es mui limpia, y asimismo facilita el anclaje en cualquier parte de ella, aunque sea arrimado al propio arrecife que es donde se encuentra el abrigo del Sud; tiene suficiente fondo para estas embarcaciones menores, quales son las del Tráfico de la Villa, quedando estas en seco en las Bajas Mares, quando arriman a el Muelle antiguo, que lo practican solo en los Tiempos de Invierno al suceder las Borrascas; pero a las Pleas Mares, ay suficiente agua para hacer su embarco, y desembarco, con toda comodidad.

Sin embargo de que los Muelles suelen ser el medio mas oportuno para facilitar el Enemigo de los Desembarcos, no debe hacerse aquí esta misma consideración, respecto de las razones que se dexan expuestas., como tambien el que siempre que han executado. Desembarcos en este parage no han necesitado de Muelle, por tener en la Costa diferentes Puertos donde poderlo efectuar mas conbenientemente. En cuio supuesto es mi dictamen, ser indispensable la reedificación del referido Muelle, pues de no construirse, se seguirá el continuo derrumbe hasta que la Mar encuentre con la Peña, que no es facil saber en donde ni que cantidad cogerá de la Villa, que aunque sea la mas minima le servira de notable daño, y resultará perjuicio a los Vecinos, y así mismo a la Real Hazienda. Cádiz, 8 de Junio de 1767.

Fermin de Rueda" (rubricado)..."  
(Calderón Quijano, 1978: T. I, 622-623)

Asimismo, podemos relacionar indirectamente el muelle de Rota con el combate naval de Trafalgar. Ya que las inadecuadas condiciones de mantenimiento del mismo provocaron, según se deduce de un documento de 1805, la pérdida de parte de la escuadra hispano-francesa que fondeó en la Bahía de Cádiz, superviviente a dicha batalla, como analizaremos a continuación.

Federico Gravina y Napoli, comandante al mando de la escuadra española en la batalla de Trafalgar, trasladó oficialmente a sus superiores días antes del enfrentamiento naval, sucedido el 21 de octubre de 1805, los problemas de atraque que poseía el puerto de Rota. Por tanto, podemos lanzar la hipótesis de que si el muelle de Rota hubiese mantenido unas mínimas condiciones para que los barcos que regresaron de la batalla pudieran afianzar sus amarras, en lugar de anclar en el "Placer de Rota" y en otros lugares de la Bahía donde estuvieron a merced del temporal, se hubiera probablemente evitado algún naufragio. El documento que reproducimos en las líneas siguientes, expresa pocos días antes del combate, concretamente el 18 de octubre de 1805, las premonitorias reivindicaciones del almirante español para que se acondicionase el puerto de Rota, cuyo fondo se estaba quedando sin calado como consecuencia de la acumulación de áridos. El retraso de las obras por los apuros económicos que atravesaba en aquella época la marina española y por los trámites burocráticos a realizar, contribuyeron a ampliar sin lugar a dudas, la cifra de navíos naufragados (Márquez Carmona, 2005: 64-65):

"Exmo. Sr.: Con fecha 16 del actual me dice el Comandante del apostadero de Rota don Juan de la Puente, lo que sigue:

"En la guerra pasada tenían los buques de este apostadero el recurso para abrigarse de los temporales de atracarse al muelle. En el día es impracticable este medio porque se ha formado un banco de arena a su pie, de tanta extensión y altura que no permite que flote ninguna embarcación sino a marea muy vivas. Esto me ha hecho solicitar anteriormente del Comandante del apostadero de Cádiz cuatro o cinco amarras y anclotes suficientes para que a ellos se aseguren estas embarcaciones en la mejor forma posible. He recibido dos anclotes y dos amarras de aquéllas que no bastan para la seguridad de todo el número de buque que existen aquí hoy.

Más para todo evento debo hacer a V.E. presente, atendiendo a la calidad de este amarradero y al grado de fuerza con que pueden venir los temporales en invierno, que los auxilios de las amarras podrán no ser suficientes para librar del riesgo de que se pierdan estas embarcaciones. En este concepto me parece

salvo el dictamen de V.E. que sería conveniente limpiar este banco, que aún es posible, para dejar libre el uso de este muelle en aquellas necesidades.

*Y lo hubiera intentado con mi gente si no supiera extrajudicialmente que hay fondos bastantes para haber concluido éstas y otras obras precisas en él con la anticipación y oportunidad necesarias; pero como no veo efecto alguno a pesar de las instancias que tengo hechas al intento al ayudante de este distrito, como la estación y la necesidad de precaver estas fuerzas urge ya por precisión, y como este banco crece tan notablemente por días hace más impracticable el acercarse al muelle, debe manifestárselo a V.E. con el objeto de que, o bien se le inste al encargado de estos fondos a verificar esta obra con la prontitud que ya es indispensable, o bien se me concedan a mí las facultades y auxilios necesarios para emprenderla."*

*Y lo traslado a V.E. para que se sirva dar sus providencias a fin de que se libren de los fondos que se citan en este oficio al ayudante del distrito o al comandante del apostadero, las cantidades necesarias para la limpieza de dicho banco y dejar libre el uso del muelle para el atracadero de las embarcaciones, que es de mucha necesidad en la estación presente.*

*Dios guarde a V.E. muchos años. Navío Príncipe de Asturias, en la Bahía de Cádiz, a 18 de octubre de 1805. Federico Gravina (rubricado). Excmo. Sr. D. Juan Joaquín Moreno." (González Aller-Hierro, 2004: 1002-1003)*

Hay que decir que este problema denunciado hace más de doscientos años por Gravina subsiste, ya que actualmente es continua la ejecución en toda la bahía gaditana de obras marítimas por parte de las autoridades competentes, encaminadas a la extracción de áridos con el fin de mantener el calado necesario para que las embarcaciones puedan acceder a sus puntos de atraque sin problemas. Pero la imposibilidad de fondear el 21 de octubre de 1805 esas naves al resguardo del muelle roteño hizo que ante el tremendo temporal desatado y la falta de anclas, muchos de esos navíos de línea fueran empujados hacia la costa de El Puerto de Santa María, Puerto Real y Rota. Como le sucedió al navío de setenta y cuatro cañones San Francisco de Asís naufragado, como analizaremos posteriormente, en la desembocadura del río Salado de Rota (Márquez Carmona, 2005: 68).

## FUENTES DE DOCUMENTACIÓN HISTÓRICA SOBRE NAUFRAGIOS EN ROTA

Al amparo de este tráfico comercial se establecieron en Cádiz y su bahía un gran número de comerciantes nacionales y extranjeros, muchos de los cuales ejercían el rol de armadores, con la capacidad de fletar estos bajeles para que efectuaran sus viajes de ultramar. Ellos y sus tripulaciones fueron los principales protagonistas de los barcos comerciales naufragados, así como los verdaderos perdedores de capital monetario y, muchas veces de sus propias vidas.

Ellos, a través de compañías comerciales en propiedad o como representantes de casas comerciales extranjeras, ejercían de enlaces para redistribuir desde España los productos americanos hacia sus respectivos países de origen y enviar todo tipo de productos manufacturados que pudiesen necesitar las colonias españolas de ultramar. De modo que "buceando" entre la documentación almacenada en el Archivo General de Indias o los archivos históricos de todas las localidades de la Bahía, entre ellos los protocolos notariales o las actas capitulares de los cabildos municipales, se puede rastrear lo sucedido a algunos de aquellos buques naufragados. Asimismo, desde la torre oficial de Vigía de Cádiz, la torre de Tavira, que registraba la entrada y salida de todos los barcos en la Bahía, se tomó nota de algún accidente marítimo producido en la costa de Rota.

Después de la Guerra de Sucesión y con la llegada al trono español de la dinastía borbónica se reactivó la política naval española, necesaria para mantener el control de las colonias de ultramar. La creación del Departamento Marítimo de Cádiz y la creación del Arsenal de La Carraca en San Fernando en 1717, supuso la concentración de una poderosa fuerza naval en la Bahía, naves que necesariamente tenían que pasar por el litoral de Rota, para acceder al saco interno de la rada gaditana, lugar donde estaba ubicada esta base militar.

Ya en el siglo XIX, la pérdida de las colonias por una parte y del poderío naval español por otra, debido esto último en gran parte a la Batalla de Trafalgar, supuso para España, para Cádiz y su bahía, una drástica reducción del tráfico marítimo en su doble vertiente comercial y militar. Lo cual implicaba un paralelo descenso del número de naufragios que se producirán tanto en la Bahía de Cádiz en general, como en el litoral roteño, en particular.

La base de datos documental del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico sobre naufragios históricos, herramienta informática diseñada para contener información sobre barcos que naufragaron en aguas de la Comunidad Autónoma Andaluza, es producto de la investigación histórica realizada durante años por este centro en diversos archi-

vos históricos, proyecto que en la actualidad sigue abierto. En esta aplicación informática se encuentran incluidos un total de veintitrés registros correspondientes a naufragios de diferente tipología de barcos, ocurridos en aguas del litoral del municipio de Rota. El marco cronológico abarca desde el siglo XV al siglo XIX.

CRONOLOGÍA	Nº DE NAUFRAGIOS
Siglo XV	1
Siglo XVI	3
Siglo XVII	8
Siglo XVIII	3
Siglo XIX	9

A continuación haremos un breve repaso por esta serie de naufragios que tenemos constatados a través de las fuentes de documentación.

En el siglo XV sólo contamos con un naufragio, correspondiente a una carabela, que en el año 1496 naufragó durante una tormenta cerca de Rota. Su destino era La Española [La Isabela] y pertenecía a la Flota de Jorge de Sosa. Sería uno de los viajes iniciales realizados al continente americano descubierto cuatro años antes, y que más tarde se efectuarían con asiduidad en la denominada "Carrera de Indias".

En el siglo XVI tenemos constatados tres naufragios. En el año 1531 una nave cuyo cargamento era alabastro procedente de Tortosa, material cuyo destino era para la construcción de la Catedral de Sevilla, naufragó frente a Rota. Debido al coste de la carga, el Cabildo Catedralicio organizó un costoso rescate a fin de recuperarlo, pagándose, según consta en el Archivo de la catedral sevillana (Rodríguez Estévez, 1998: 41):

"...32.836 mrs. a Lorenço de Çada, maestro de la nao que se perdió, en que venía el alabastro de Tortosa, que las ovo de aver por esta razón de 53 piedras de alabastro que traxo en su navio de Tortosa para la obra desta Sta. Iglesia que pesaron 527 quintales y 15 libras, a razón de dos reales cada quintal, por quanto 3.000 mrs. restantes a cumplimiento de 35.836 que se pagaron de flete por otra parte a quien traxo el dicho alabastro dende Rota, donde se perdió el navio, fasta Sevilla".

El siguiente naufragio constatado en este siglo fue el de la nao de 100 toneladas denominada *La Anunciada*, procedente del puerto de Monte Cristi (La Española) que se hundió en 1553. La documentación archivística señala que hubo rescate de parte del cargamento. Otra nao procedente de la barra de Sanlúcar, naufragaría años más tarde, en 1581, también en la costa de Rota a causa de un temporal. Pertenecía a la Armada de Diego Flores de Valdés y su destino era el Estrecho de Magallanes.

Ya en el siglo XVII, el número de naufragios documentados aumenta a un total de ocho. Concretamente el 7 de octubre de 1663 aparecen varios barcos naufragados, que pudieran ser siete navíos, pertenecientes a la Armada del duque de Alburquerque.

Con respecto al siglo XVIII, el siglo dorado de la bahía gaditana, tenemos constancia documental del hundimiento de tres barcos. En 1720 naufragó en esta zona el navío *Nuestra Señora de los Reyes*, como así consta en el Archivo General de Indias. Asimismo, tenemos referencia documental de otro hundimiento acontecido en el año 1754, aunque sólo conocemos el nombre del barco, *La Rosa de Pegg*. Ya a finales de siglo, se hundió cerca de la localidad roteña el 12 de abril de 1798 (Von Pivka, 1980: 219), el *Lively*, navío de 36 cañones que pertenecía a la Armada Real Inglesa y cuyo oficial al mando era Jas. N. Morris. Se salvaron los doscientos cincuenta y cuatro hombres que componían la tripulación (Gilly, 2006).

La base de datos ya referida, contiene nueve registros sobre naufragios producidos en las cercanías de Rota durante el siglo XIX. Uno de los barcos mejor documentados con respecto a como aconteció el naufragio, es el navío de línea *San Francisco de Asís*, perteneciente a la armada española y ya mencionado con anterioridad. Fue construido en el año 1767 en el astillero de Guarnizo (Santander) según el sistema de construcción francés de Francisco Gautier. Participó en diversas acciones contra los ingleses, siendo junto con el navío *Rayo*, uno de los navíos más veteranos participantes en el Combate de Trafalgar. Su hundimiento se produjo a causa del memorable Combate Naval de Trafalgar, librado como es ya conocido, el 21 de octubre de 1805 entre la escuadra hispano-francesa al mando del almirante Villeneuve y la armada inglesa dirigida por el famoso almirante inglés Nelson. Dicho combate acontecido en aguas gaditanas, concretamente cerca de Cabo Trafalgar, fue la última gran batalla naval librada por los navíos de línea, buques a vela señores del mar durante los siglos XVII y XVIII y que se vieron desplazados paulatinamente por la introducción de las máquinas de vapor como medio de propulsión de los barcos. Trafalgar supuso la derrota de la Escuadra Combinada, como así se conocía la alianza de la flota hispano-francesa. Este enfrentamiento naval del que salieron victoriosos los ingleses supuso la pérdida de quince navíos franceses y españoles, así como la muerte de cuatro mil quinientos marinos, además de tres mil cuatrocientos heridos de las tres nacionalidades. Sin embargo, es necesario aclarar que sólo un barco de nacionalidad francesa, el *Achille*, se hundió durante el combate. Gran parte de la escuadra, diecisiete buques en total, fueron apresados en un primer momento por los ingleses, pero debido al fuerte temporal del suroeste que sopló

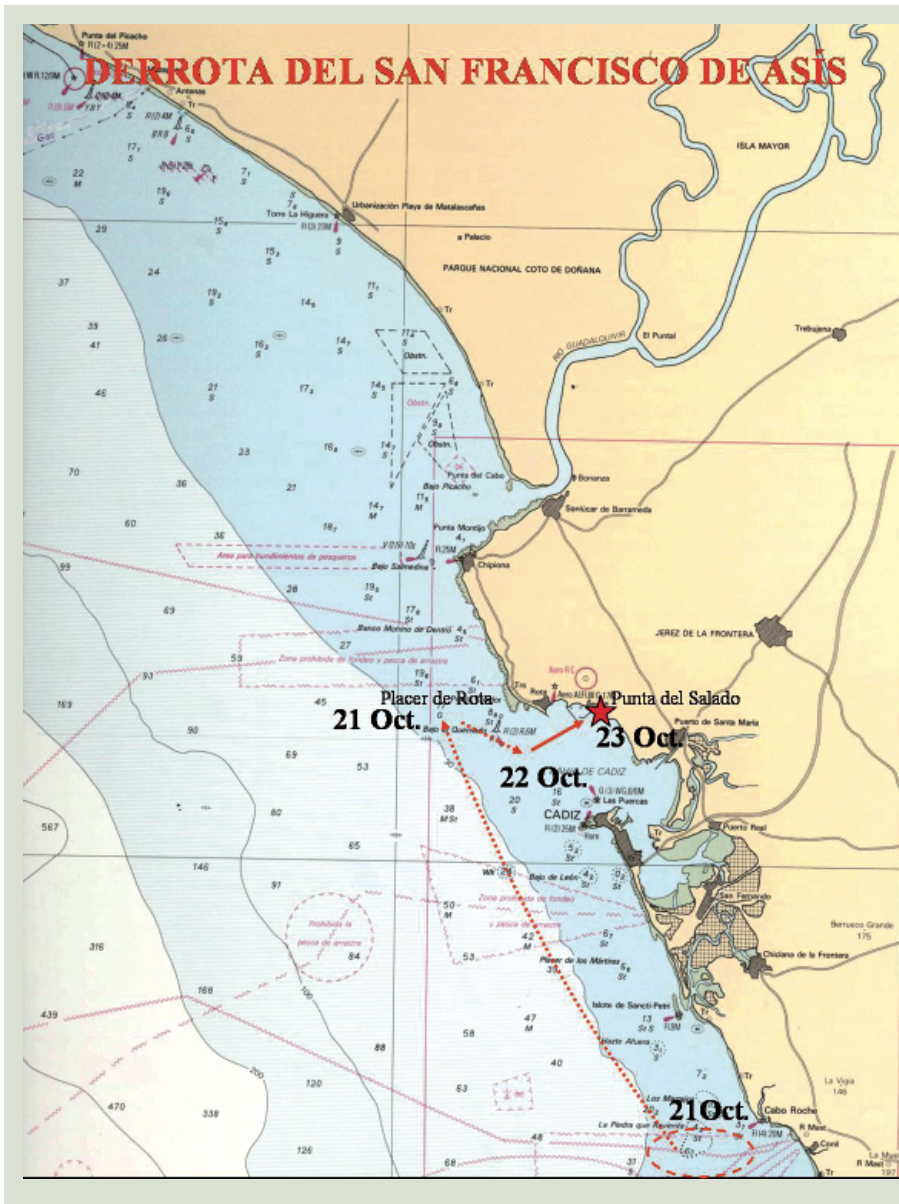


Fig. 3. Derrota y localización de la zona de naufragio del navío San Francisco de Asís

durante varios días, después, fueron progresivamente naufragando los demás, unos echados a pique por los propios ingleses para que no fueran recuperados por los españoles y otros fueron empujados por la tormenta hacia las costas de Huelva y Cádiz. En donde fueron recuperados por las labores de salvamento que se organizaron, multitud de cadáveres y pertrechos navales. Y es precisamente esto lo que le aconteció al *San Francisco de Asís*, empujado por el temporal hacia la costa de Rota, concretamente en el Río Salado [Fig. 3].

Hay que decir que la villa de Rota fue el primer punto de destino de los restos que quedaron de la Escuadra Combinada. Los barcos franceses y españoles supervivientes al combate, se dirigieron hacia Cádiz siguiendo las aguas del *Príncipe de Asturias*, buque insignia de la flota, tras el apresamiento de Villeneuve y de su navío *Bucentaure*. Gravina, almirante español que se hizo con el man-

do, dio órdenes de retirarse a toda la flota y poner rumbo a Cádiz. El combate finalizó por la tarde, llegando al resguardo de la Bahía al anochecer. El lugar de fondeo elegido para los maltrechos buques, fue el "placer de Rota". Será en este lugar donde los navíos capearon, sin apenas medios, durante días los embates del mar y las malas condiciones meteorológicas.

Antonio Escaño, jefe de la mayoría general de la escuadra española en Trafalgar, relata lo sucedido al barco español en la batalla, aunque en un primer momento sitúa el naufragio cerca del Castillo de Santa Catalina de El Puerto de Santa María: "tuvo algunos balazos en el costado y en su arboladura, con cinco muertos y doce heridos de su tripulación y guarnición. Fondeó el 21, en la noche, en el placer de Rota, y en virtud de orden dio la vela para sostener a los que venían al puerto; fondeó en la misma noche, pero por recio del tiempo, habiéndolo-

le faltado los cables, se perdió en la costa de Santa Catalina del Puerto de Santa María, y en este naufragio se ahogó el segundo Piloto, Don Francisco López Cancela..." (Lon Romeo, 1950: 281).

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

El *San Francisco de Asís* naufragaría el mismo día 23 empujado por fuerte temporal hacia la costa intermedia entre Rota y El Puerto de Santa María. La documentación oficial española especifica con gran detalle el lugar de naufragio: "... y el segundo sobre la Punta del Salado, encallado de proa y sobre arena, sin tener piedra alguna en sus inmediaciones..." (González-Aller Hierro, 2004: 1061). El parte oficial de su comandante Luis Antonio Flores describe los últimos momentos del naufragio: "...mandé calzar el contrafoc para virar y encallar dentro de los bajos; no pudiendo acabar de virar, mandé picar los chicotes de los cables faltos, y ya entonces tocó el navío. Con un barril delgado envié un cabo delgado a la playa, y lo cogió un carabinierno y después otros soldados alaron por él y principié a sacar la gente, y en el ínterin hicimos una jangada..." (Lon Romeo, 1950: 287).

Las labores de rescate y auxilio de los naufragos serían efectuadas por el Regimiento de Caballería de Zaragoza, por los pobladores y la Hermandad de la Santísima Caridad de la villa de El Puerto de Santa María (Márquez Carmona, 2005: 68), como existe constancia documental, aunque con toda seguridad los habitantes y esta hermandad religiosa de Rota también participarían en las labores de socorro y en proporcionarles comida, ropas de abrigo y asistencia sanitaria. De un total de 699 hombres que componían la tripulación al mando del capitán Luis Antonio Flores, murieron 180 y resultaron heridos 200 marinos.

Otra fuente de información es el *Diario Marítimo de la Vigía de Cádiz* que aporta una rica información sobre diversos naufragios producidos en su marco de actuación, la bahía gaditana. Y entre ellos aparecen algunas referencias a hundimientos de barcos ocurridos en Rota. Así, informa que el 16 de enero de 1804 la fragata *Hazard* se perdió en el arrecife de la costa de poniente de Rota.

En 1811, en el marco de la guerra de la independencia de España contra la Francia del emperador Napoleón Bonaparte, que pocos años antes habían sido aliadas. Recordemos como ambas naciones lucharon juntas en el famoso combate de Trafalgar, este *Diario Marítimo* narra como el 23 de enero de ese año un barco charanguero francés, nación enemiga de España en pleno conflicto bélico, es destruido por los ingleses, aliados de España. El vigía recoge la información de la siguiente manera: "...el 13 de enero un barco charanguero enemigo como los del tráfico de

*Sanlúcar a la una floto con la creciente, y siendo batido por las fuerzas sutiles aliadas que también hicieron fuego a Rota el citado barco fue abandonado quedando otra vez varado y habiendo rendido el palo parece esta anegado. El día 24 ya no se ve el barco charanguero."*

Las referencias documentales del Vigía de Cádiz continúan. Así, en 1816 la balandra inglesa *Hopewell* procedente de Gibraltar y con destino el puerto inglés de Glasgow, naufragó como dice textualmente la documentación: "*el 11 de febrero queda perdida entre Candor y Rota*". En 1819, un quechemarín chocó y se hundió en esa zona. El parte de Vigía de Cádiz nos dice que quedó varado en la Punta del Candor el 28 de noviembre y varios días después, concretamente el 1 de diciembre, fue deshecho por el mar. Ya en 1840 un laúd varó el 28 de febrero en las "*peñas salientes de Cabo Candor*". Este mismo año, pero en el mes de diciembre, el pailebote *Paquete de Vigo* procedente de Sevilla, sufrió una vía de agua hundiéndose el día 18 en la playa de Rota. Seis años más tarde, en 1846, el vapor *Trajano* procedente de Sevilla y Sanlúcar naufragaría el 30 de noviembre también en esas mismas costas, al igual que muchos de los naufragios mencionados anteriormente, en los peligrosos arrecifes de Punta Candor.

El último de los naufragios acontecidos en Rota que tenemos introducidos actualmente en nuestra base de datos, es el hundimiento del bergantín de nacionalidad gala denominado *Le Manche*, procedente del puerto francés de Burdeos y cuyo cargamento eran traviesas de madera. Al igual que los anteriores, se produjo en "*la restinga del arrecife de Punta Candor*".

Por otro lado hay que decir, que la consulta *on line* a través de Internet de los Anales que el ilustrísimo Ayuntamiento de Rota mantiene en su página web, elaborados por don José Antonio Martínez Ramos (2006), cronista oficial de Rota, nos ha proporcionado el conocimiento de algunos naufragios más, a saber:

En el año 1656 la presencia de la flota enemiga inglesa en las costas del sur de la Península Ibérica, dio lugar a una persecución de la Flota de Tierra Firme, que se hallaba a la altura del Cabo de San Vicente. El encuentro finalizó con un combate que tuvo como resultado el hundimiento de dos embarcaciones, la *Capitanilla de Cartagena*, conocida también como *San Francisco Javier* y la urca *Nuestra Señora de la Victoria* al mando de José Paredes, que naufragaron a consecuencia de los cañonazos y el fuego. La zona de hundimiento según unos autores sería a la entrada de la bahía, probablemente en aguas de la Base Naval de Rota. Aunque según recientes investigaciones realizadas por el Centro de Arqueología Subacuática, la zona de combate y hundimiento habría que trasladarla en dirección sur, hacia la zona de la Playa de Santa María del Mar, aunque evidentemente mar adentro.

En 1741 se produciría otro hundimiento en este litoral según detalla Martínez Ramos después de analizar entre otras, la documentación del Archivo Parroquial de Nuestra Señora de la O. Al parecer, el 30 de





Fig. 4. Cañón de hierro de Época Moderna localizado en aguas de Punta Candor (Rota)

agosto de ese año, día en que se celebraba la fiesta de Santa Rosa de Santa María, al amanecer salió del muelle roteño el barco de Juan Láinez, que transportaba varios productos alimenticios (uvas, higos, hortalizas, vino, etc) y unas 34 personas a bordo. Pero al intentar cruzar la bahía en dirección hacia Cádiz, el temido viento de levante apareció e hizo naufragar el barco, ahogándose veintidós personas, entre ellas el propio patrón y dueño Juan Láinez.

Otra noticia importante recogida en los anales roteños corresponde al año 1793. Se menciona la pérdida de un camino público por causa de las obras de ampliación de unas bodegas pertenecientes a Jose Cassé en el año 1778. Dichas obras, junto al traslado del almacén del repuesto de pólvora, llevaron al vecino Antonio López a elevar una protesta al cabildo al ocuparse un camino de dominio público, con el perjuicio que ello causaba a la vecindad. Dicho camino, al parecer, era utilizado con frecuencia por el vecindario para la introducción en el pueblo de arena empleada para la construcción, así como para la introducción de efectos pertenecientes a las embarcaciones naufragadas en la playa de la Costilla, entre otros usos. Como vemos, sería frecuente la recuperación de objetos en las costas roteñas procedentes de naufragios, cuando se reclamaba que esa vía se mantuviese.

De los naufragios mencionados anteriormente podemos deducir por la frecuencia con la que se menciona, que la zona de arrecifes de Cabo Candor, lugar donde se hallan los famosos corrales de pesca, era un punto especialmente conflictivo para la navegación en Rota. Ya que los barcos que pretendían entrar en la Bahía de Cádiz, si las condiciones meteorológicas no eran las adecuadas, se veían empu-

jados hacia esta peligrosa zona costera, lugar donde se produciría el naufragio. Ello se deduce del análisis de las fuentes de documentación histórica desde el siglo XV al XX que se han conservado. Asimismo, se produjeron con toda seguridad también en época antigua y medieval, aunque de ello no quede constancia documental. En esos casos debemos acudir solamente a las referencias materiales. Sería en esos casos la Arqueología Subacuática la fuente de información principal. Sin embargo lamentablemente, en el caso de Rota son pocos los restos materiales arqueológicos conocidos.

#### **PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO SUBACUÁTICO DE ROTA**

A pesar del alto número de naufragios documentados en el litoral de Rota, hay que decir que los restos arqueológicos subacuáticos que tenemos constatados son escasos. En parte se puede deber en primer lugar a que la escasa profundidad permitía unas fáciles labores de rescate y en segundo lugar a la acción antrópica, debido por una parte a las obras de ingeniería portuaria y por otro, al intenso expolio arqueológico que ha experimentado el Patrimonio Arqueológico Subacuático de toda la Bahía de Cádiz durante años, al igual que el resto del litoral andaluz.

En la base de datos SIPHA (Sistema de Información del Patrimonio Arqueológico Andaluz) se halla registrado un yacimiento subacuático en la zona de Punta Candor, zona donde se ubican los conocidos corrales de pesca de Rota. A una escasa profundidad se ha documentado la existencia de siete piezas de artillería de hierro [Fig. 4], de las cuales dos de ellas fueron extraídas en el año 1992 por técnicos de la Delegación

de Cultura de Cádiz y una de las cuales fue ubicada a la entrada del puerto de Rota. Los cañones tienen una longitud media de 2.50 metros y se conservaban, en el momento de realizar la inspección, en un estado bastante bueno. Se hallaban localizados en un área de aproximadamente 55 x 45 m., distribuyéndose seis de ellos de dos en dos [Fig. 5]. El reconocimiento superficial efectuado en toda la zona no deparó ningún dato que indicase la existencia de un pecio, ya que a priori no se constató la existencia de materiales cerámicos, metálicos o de madera, aunque por supuesto ello no descarta la posibilidad de su existencia.

Es necesario decir que el estudio de la artillería es un elemento fundamental para la identificación de los restos que se localizan en el fondo del mar, ya que la tipología del cañón y las marcas o números de serie nos pueden aportar información sobre la cronología. Asimismo, el número de cañones, conocido como *porte*, definía la embarcación. A modo de ejemplo podemos decir que los navíos de línea, barcos predominantes ya en las marinas europeas a principios del siglo XVIII, se clasificaban en navíos de primera, segunda o tercera clase, en función de que portasen de 98 a 120 cañones, de 74 a 98 o bien de 60 a 74 piezas, respectivamente.

Al parecer, los cañones que se extrajeron presentaban algún tipo de marca, pero lamentablemente no llegó a realizarse ningún tipo de investigación histórica para adscribirlos cronológicamente.

Sin embargo, debido a la disposición que presentan, alineados en número de dos, puede plantearse la hipótesis de que se tratasen de algunos cañones utilizados al fondear la Escuadra Combinada en el "placer de Rota", después del combate de Trafalgar, ya que tenemos constancia documental de que algunos de esos barcos echaron por la borda, ante la falta de anclas a bordo, cañones, a modo de ancla, para evitar que el barco garrease, es decir, que se fueran a la costa empujados por el fuerte oleaje.

*"...Navío Bahama Parte de Campaña de D. Benito de Basabe.-...En efecto, a las cuatro de la mañana picamos el cable e hicimos vela, pero el navío no obedecía a la espaldilla, y yéndonos hacia fuera por subir la marea, volvimos a dar fondo a un anclote; a las seis, pareciéndonos que los ingleses no podrían llegar, por estar bastante distantes, volvimos a picar el calabrote, pero sin efecto, como en el primer caso, se determinó dar fondo con un cañón, y en este estado esperar el viento y marea para verificar nuestro intento..."* (Lon Romeo, 1950: 307).

Asimismo, tenemos constancia por fuentes orales de la presencia en aguas de Rota de material arqueológico como son dos cañones de bronce. También en una zona cercana a una de las boyas de marcación de la parte exterior de Rota, los buceadores mencionan la presencia de un supuesto galeón del que se conservan restos arqueológicos de madera y piezas de artillería.

También tenemos noticias de la presencia en el litoral rotoño, en una parte cercana a la Base Naval de Rota, de material anfórico romano. La facilidad de extracción de estas ánforas y la posibilidad de su venta en el mercado negro ha hecho que a lo largo de los años de vida del buceo autónomo, hayan ido desapareciendo del fondo del mar que bordea Rota. Pero debemos concienciarnos que su presencia en el fondo marino puede indicar la existencia en capas inferiores de un pecio, con lo cual si se extrae, además de descontextualizarse, perdemos una valiosa información.

Como conclusión, hay que decir que el reto que se plantea de cara al futuro es adquirir el conocimiento real de este rico Patrimonio Arqueológico Subacuático de Rota. Solamente de esta manera se puede garantizar su protección, conservación y proceder de manera correcta a su investigación, permitiendo así el disfrute del mismo para generaciones futuras.

Fig. 5. Planimetría de la artillería de hierro localizada en aguas de Punta Candor (Rota)

