

HISTORIAL DE BUQUES. EL NAVÍO *TERRIBLE* (a) *SAN PABLO APÓSTOL* (1755-1811)

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

Ante la proximidad del segundo centenario del combate de Trafalgar, que se conmemorará en 2005, entre otras actuaciones que se programen parece obligado traer a la memoria el historial del navío que, siendo el primero en las listas de la Real Armada de la clase de 74 cañones, finalizó su vida activa de más de cincuenta años participando brillantemente junto al *Argonauta* en la campaña de la Martinica y en el combate de Finisterre, asignado desde el 9 de abril al 27 agosto de 1805 a la división del teniente general Gravina, integrada en la escuadra francoespañola del mando del vicealmirante Villeneuve, pero que por circunstancias sobrevenidas no pudo batirse en aquella aciaga jornada del 21 de octubre del mismo año.

El 18 de julio de 1750 llegaba a Cartagena el constructor naval inglés Edward Bryant, acompañado por el carpintero «de lo menudo» William Richards. Venían muy recomendados, con orden de S.M. el Rey, para encargarse de la fábrica de los bajeles con destino a la Real Armada en el recién creado arsenal. Como medida inicial, de acuerdo con las autoridades locales, al elegir el lugar donde había de instalarse la primera grada Bryant se decidió por el «paraje inmediato al sitio de la capilla de las galeras, por ser el terreno más firme y seguro con bastante equilibrio (*sic*) y mucho fondo para botar cualesquiera clase de navío». En esta grada se dispuso, el 8 de julio de 1750, la construcción de un buque de este tipo que, por Real Orden de 14 de noviembre del mismo año, recibió el nombre de *Septentrión* y santo de su advocación *San Hermenegildo*.

Fue botado el 26 de diciembre de 1751. Sería el primer navío de dos puentes construido en el nuevo astillero. El diseño respondía a los planos y medidas adoptados por el propio Bryant. Las características principales eran: quilla, 149 pies de Burgos y 10 pulgadas; eslora, 166 pies y 10 pulgadas; manga de fuera afuera, 47 pies y 10 pulgadas; manga de dentro adentro, 44 pies, 10 pulgadas; plan, 26 pies y 4 5/8; puntal, 23 pies; desplazamiento, 1.438 toneladas y 1/2 de arqueo. Inicialmente montó 26 cañones de a 24 libras de bala, 28 de a 18, 10 de a 8 y dos pedreros de a 2 libras; en total 64 piezas de artillería.

Poco después, el 11 de marzo de 1752 se dispuso la construcción de dos navíos de 70 cañones en el mismo astillero. Serían el *Terrible* (a) *San Pablo Apóstol* y el *Atlante* (a) *San José*, proyectados también por Bryant siguiendo el sistema inglés, preconizado por Jorge Juan y adoptado en la junta de constructores de 1752.

El *Terrible* fue botado en las gradas de Cartagena el 9 de noviembre de 1754, y su coste alcanzó los 289.589 pesos, precio exorbitante a juicio de Julián de Arriaga. El navío medía 168 pies de Burgos y 2 pulgadas de eslora; la manga, 48 pies y 3 pulgadas; la quilla limpia, 148 pies; el puntal, 23 pies y 6 pulgadas, y el plan, 26 pies y 10 pulgadas. Calaba a popa 24 pies y 3 pulgadas, y a popa 21 pies y 5 pulgadas. Montaba 28 cañones de a 24 libras en la primera batería, 30 de a 18 en la segunda y de 10 a 16 de a 8 y 4 pedreros de a 3 en el alcázar y la toldilla. Años más tarde (1780) pasaría a la clase de 74 cañones, para terminar, durante la campaña de la Martinica (1805), modificando el número de las piczas del calibre de a 8 libras, que quedaron reducidas a 8; a cambio montó 10 obuses de a 30 y 6 de a 4. Desplazaba 3.057 toneladas y la dotación por plantilla era de 642 hombres.

Como su construcción fue prácticamente simultánea a la finalización de las obras de los diques del arsenal cartagenero, llevadas a cabo por el ingeniero Sebastián Feringán bajo la dirección de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, parece lógico que el *Terrible* fuese el navío elegido para probar el dique grande y finalizar allí su habilitación y armamento. En efecto, entraba el 11 de marzo de 1755 y el 14 comenzaba el achique de agua, con tan mala fortuna que poco después empezó a hundirse el plan y a desencajarse las puertas; la operación se detuvo inmediatamente, por lo que hasta el 5 de abril el navío no pudo salir y quedar a flote, una vez efectuadas las reparaciones correspondientes, decididas en junta presidida por el propio Jorge Juan.

El 14 de diciembre de 1754 había sido nombrado comandante el capitán de navío Francisco Cumplido, y con él finalizó el armamento. Salió de crucero por el Mediterráneo entre el 12 de abril y el 19 de junio de 1755, llevando en conserva al navío *Tridente*; durante la campaña escoltaron embarcaciones holandesas y represaron a los marroquíes una urca de aquella nación. El *Terrible*, en solitario, reanudó las operaciones de corso desde el 3 de julio hasta septiembre, y tras unas breves obras de recorrida repitió estos cruceros desde el 2 de octubre al 27 de noviembre, en que pasó a desarmar en Cartagena, donde desembarcó el comandante. Careó en abril de 1758 y por disposición de 24 de enero del año siguiente fue alistado de nuevo; integrado en la escuadra de seis navíos de Pedro Stuart cruzó por el Mediterráneo, desde el 8 mayo del mismo año, al mando del capitán de navío Juan Antonio de la Colina. Por orden de 12 de agosto, el jefe de escuadra Carlos Reggio izó su insignia en el *Terrible*, que quedó incorporado a la división del marqués de la Victoria encargada de conducir a España al nuevo monarca, Carlos III. Para ello, la escuadra salió de Cartagena el 19 de septiembre y llegó al puerto italiano de Nápoles el 29. El 9 de octubre, con S.M. y la Familia Real embarcados en el navío *Fénix* y la marquesa de Esquilache, hijos y séquito a bordo del *Terrible*, la división dio la vela hacia España y el 15 fondeó en Barcelona, para regresar a Cartagena el 2 de noviembre.

En julio de 1760, ya al mando del capitán de navío Juan del Postigo, sería incorporado a la escuadra del general Juan de Lángara y Arizmendi, que luego pasaría a las órdenes del marqués del Real Transporte, y con ella navegó durante tres meses sobre la costa de Argel. El 9 de septiembre pasó a Cádiz

para convoyar al navío *Fernando* desde allí a Cartagena. Tras finalizar unas obras en el dique de este arsenal realizadas del 6 de diciembre a enero de 1761, el 2 de marzo se encargó de su comandancia Francisco Javier Everardo Tilly, marqués de Casa Tilly. El 23 de mayo se hizo a la mar y, una vez de regreso, volvió a salir en unión del *Triunfante* y de la fragata *Astrea* para hacer el corso. De nuevo en su base, pasó a Cádiz el 8 de agosto.

La firma del tercer Pacto de Familia con Francia, el 15 de agosto de 1761, condujo inevitablemente a la guerra con Inglaterra, que fue declarada por Real Decreto de 15 de enero de 1762. Cruzó por las aguas de Marruecos y Argelia dedicado a operaciones de corso e integrado en la División del Mediterráneo, constituida por los navíos *Terrible*, *Atlante* y *Astuto*, y las fragatas *Astrea*, *Juno*, *Perla* y *Dorada*. En este período estuvo a cargo del general Agustín de Idiáquez, que había sido nombrado por Real Orden de 27 de marzo. Tras entrar en el dique de Cartagena en junio del mismo año para carenar, el 1 de febrero de 1763 volvió a tomar el mando Casa Tilly.

Hecha la paz con Inglaterra por el tratado de París (10 de febrero de 1763), el 6 de marzo levó de Cartagena habiendo embarcado personas, caudales, plomo y efectos destinados a Nápoles, para pertrechar las galcoas que allí se construían para S.M. Una vez evacuada la comisión regresó el 8 de junio en conserva de las fragatas *Perla* y *Dorada*, pasó a Cádiz el 22 de julio. El 1 de agosto tomó el relevo el capitán de navío Juan de Soto y Aguilar, con el que salió hacia Canarias convoyando a las fragatas *Industria* y *Concepción*, que seguían para América; cumplida esta comisión a la vista de Tenerife, arribó a Cádiz, pero por efecto de un temporal se vio obligado a fondear en Málaga de arribada, para reparar provisionalmente; de allí pasó a Cartagena, donde entró el 20 de diciembre, y fue recorrido en el arsenal del 22 de este mes al 10 de enero de 1764.

El 8 de febrero volvió a Cádiz desde Cartagena en conserva de la fragata *Astrea*. El 30 de marzo salió a cruzar entre los cabos de San Vicente y Santa María. En abril repitió el crucero, y el 19 de mayo verificó la tercera salida hacia los mismos parajes, para incorporarse a los navíos de Galicia y conducir tropas de Marina a Cartagena. Auxilió al relevo de la guarnición de Orán y condujo a Alicante el batallón de Burgos; tras regresar a Cartagena el 14 de julio en conserva del *Princesa*, pasó a Cádiz, de donde salió el 4 de agosto, esta vez en compañía del navío *Atlante*, y a las órdenes del marqués de Casa Tilly, con dos chambequines y dos jabeques, cruzó por la costa de África para reprimir el corso argelino. Soto desembarcó en Cádiz el 7 de septiembre.

Al mando sucesivo de los capitanes de navío Pedro Bermúdez y Francisco Garganta, asistió al reconocimiento de las fortalezas y puerto de Mogador (realizado por la misma división a cargo de Casa Tilly), convoyó hasta las Canarias y Azores a los buques destinados a América, e hizo la guerra de corso contra los moros sobre el cabo de San Vicente desde octubre de 1764 hasta el 22 de febrero de 1765, en que llegó a Cádiz para ser sometido a un recorrido general por Real Orden de 18 de febrero de 1766. A partir de febrero de 1768, al mando de Ignacio Ponce de León, salió al corso sobre las costas de Portugal

y Canarias. En octubre de 1768, ya siendo comandante el capitán de navío Alejo Gutiérrez de Rubalcava, pasó a Cartagena, pero retornó a Cádiz inmediatamente transportando el segundo batallón del Regimiento de Nápoles; posteriormente convoyó siete urcas que iban a América y fue destinado al corso entre los cabos de Santa María y San Vicente, misión en cuyo desempeño rindió el bauprés, por lo que entró de arribada en Cartagena al no poder hacerlo en Cádiz debido a la fuerza del temporal; allí desembarcaría Rubalcava.

No obstante haber sido recorrido en 1767 y finalizada una nueva carena el 20 de febrero de 1769, así como habérsele practicado el forrado con tabla de roble dispuesto por Real Orden de 30 de enero de 1770, a propuesta de Francisco Gautier, enemigo acérrimo del antiguo sistema de construcción a la inglesa, el navío, junto al *Glorioso* y al *Aquiles*, pasó secretamente a situación de excluido en Cartagena por otra real orden de 7 de agosto del último año citado. Debido a estas circunstancias, con el paso de los años su deterioro fue tal que el 22 de noviembre de 1774 una ráfaga de viento lo escoró y echó a pique, por lo que quedó apoyado en el fondo de la dársena del arsenal; reparado provisionalmente de las pudriciones del casco, continuó desarmado hasta que, en cumplimiento de una Real Orden de 9 de junio de 1778, entró el 16 en el dique grande del arsenal para ser carenado en firme.

De nuevo en guerra con Inglaterra, declarada por una Real Cédula de 22 de junio de 1779, el marqués de González de Castejón decidió rearmar el *Terrible* para incorporarlo a las fuerzas navales que iban a participar en la próxima campaña.

Coincidiendo con estas circunstancias, por Real Orden de 25 de febrero de 1780, S.M. resolvió elevar sus navíos de 70 cañones a la clase de 74, tal como era común en el resto de Europa. Para ello dispuso que «se hagan los camarotes del alcázar de unos bastidores endebles que con facilidad se desarmen y sin catres de firme, a fin que en una acción puedan servirse de la porta que comprenden, pasando de una banda a la con que se batien el cañón correspondiente, como asimismo que en medio de la toldilla se lleven dos cañones de a 6, delante del palo de mesana prolongados de popa a proa, trincados con cabriones, y que se pongan alrededor de sus cureñas las convenientes argollas para su seguridad en caso de balances, haciendo en cada costado dos medios puntos, con sus cáncamos y demás utensilios para el manejo de esta artillería, cuya Real providencia se pondrá en práctica en el navío *Terrible*, y en los demás que sucesivamente se construyan o carenen». Como consecuencia de todo ello, nuestro navío fue el primero de 74 cañones que figuró en las listas de buques de la Real Armada.

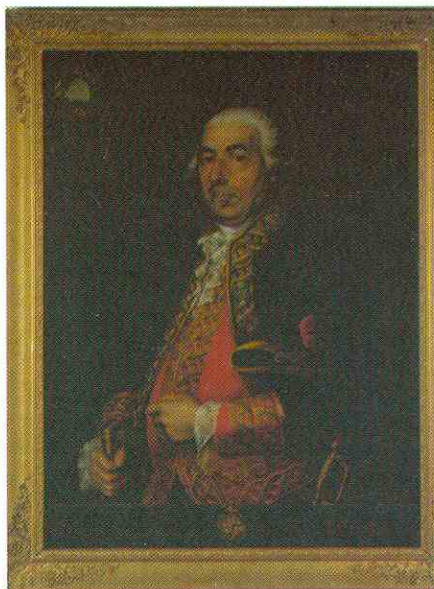
Concluidas las obras de su rehabilitación el 18 de abril de 1780, al mando del capitán de navío Diego Quevedo fue agregado a la escuadra del teniente general Luis de Córdoba. Junto con el navío *San Vicente Ferrer*, el 18 de julio se incorporó a la división de cinco navíos, tres fragatas y una corbeta, a cargo del general Miguel José Gastón, encargada del bloqueo de la plaza de Gibraltar, cruzando en el acceso oeste del Estrecho. El 23 de julio de 1781 salió con una escuadra de más de 50 navíos a cargo del general Córdoba, entre ellos 22

franceses del conde de Guichen y de La Motte-Picquet, destinada a dar cobertura a las fuerzas navales dirigidas a la reconquista de Menorca. Esta escuadra llevó a cabo en agosto una segunda campaña en el canal de la Mancha, durante la cual apresó un convoy británico de 24 buques sobre las Sisargas. Regresados a Cádiz, desde entonces nuestro navío participó en todas las acciones del bloqueo del Peñón. El 25 de abril de 1782 el mando del *Terrible* fue conferido al capitán de navío Francisco Javier de Winthuysen, con el que intervino en el salvamento de las dotaciones de las baterías flotantes que atacaron el Peñón el 13 de septiembre, y en el combate de Espartel contra la escuadra británica del almirante Howe, el 20 de octubre siguiente. Restituido el navío a Cádiz, Winthuysen desembarcó el 1 de diciembre y tomó el mando el capitán de navío Antonio Pascual.

El 20 de enero de 1783 se firmaban en Versalles los preliminares de la paz que consagró el primer fracaso británico tras casi un siglo de éxitos. Con las manos libres, el Gobierno español decidió entonces dedicar sus esfuerzos a doblegar Argel, foco principal de la piratería norteafricana, que dañaba el comercio marítimo europeo en los accesos del Estrecho y asolaba las costas del sur peninsular. Y así, el 2 de julio de 1783, una vez a bordo del *Terrible* la imagen de la Virgen del Carmen, se hizo a la mar desde Cartagena con la insignia de la escuadra a cargo del teniente general Antonio Barceló, destinada a bombardear la ciudad y el puerto de Argel, lo que efectuó del 1 al 10 de agosto. En 1786 seguía basado en Cartagena, al mando del capitán de navío José de Salazar.

El comandante del *Terrible* en 1790 era el capitán de navío Diego de Mendoza, y el buque continuaba asignado al Departamento de Cartagena; pero este mismo año, sustituyendo al *Glorioso*, sería agregado a la escuadra del teniente general marqués del Socorro, fuerza considerable reunida en Cádiz en previsión de una ruptura con Inglaterra por el incidente de Nutka. El navío fue desarmado al finalizar la crisis.

La ejecución de Luis XVI provocó la guerra contra la Convención francesa, declarada por Real Decreto expedido el 23 de marzo de 1793, justo cuando nuestro navío, a cargo del jefe del mismo empleo Juan de Aguirre, permanecía agregado a las unidades asignadas al Departamento de Ferrol. Se rearmó en



Antonio Barceló (1717-1797), teniente general de la Real Armada, que izó su insignia en el *Terrible* durante el bombardeo de Argel (agosto de 1783). (Óleo anónimo, Museo Naval de Madrid, núm. inv. 466.)

1794, y de agosto a fines de octubre siguiente estuvo a las órdenes del brigadier Antonio de Escaño, quien tuvo que desembarcar por enfermedad. Asumido el mando por el capitán de navío Baltasar Hidalgo de Cisneros, nombrado el 18 de octubre de 1794, fue destinado a Rosas con la escuadra que mandaba el teniente general Federico Gravina, encargada de apoyar las operaciones del Ejército en Cataluña. Allí intervino el 2 de febrero de 1795 en el reembarco de las tropas que guarnecían aquella plaza, y posteriormente, unido a la escuadra de Juan de Lángara, realizó varios cruceros cortos y más tarde uno de setenta días por la costa de África integrado en la división que mandaba Domingo Pérez de Grandallana.

La guerra con Francia finalizó el 22 de julio de 1795 por la firma del tratado de Basilea. El mismo año de 1795, cuando el *Terrible* levaba en Barcelona para dirigirse a Mahón con la división de Domingo Perler, y desde allí trasladar a Cataluña prisioneros franceses y tropas suizas de la guarnición de la isla, sufrió una colisión con la fragata *Santa Dorotea*; en octubre, también cuando transportaba tropas a Cádiz en conserva de la fragata *Santa Casilda*, tuvo otro abordaje, esta vez con la fragata *Diana*, y seguidamente regresó a Cartagena. Baltasar Hidalgo de Cisneros desembarcó el 8 de septiembre de 1795, siendo relevado por Víctor Pérez Bustillo. A finales de este año tomó el mando el capitán de navío Francisco Javier de Uriarte, en la época en que seguía incorporado a la escuadra del general Juan de Lángara.

La firma con Francia del tratado de San Ildefonso, el 18 de agosto de 1796, tuvo como consecuencia inmediata la declaración del estado de guerra con Gran Bretaña después del 6 de octubre de 1796. El *Terrible* zarpó de Cartagena el 15 de enero del año siguiente con otros cinco navíos y dos fragatas, y dirigiéndose a Barcelona regresó a su base dos semanas más tarde, para quedar integrado en la escuadra del teniente general José de Córdoba.

En Madrid se habían recibido noticias sobre que el almirante británico Jervis, obligado a salir del Mediterráneo ante la posibilidad de la unión de las escuadras española y francesa, se encontraba en Lisboa; por ello, sin atender a sus necesidades de marinería y pertrechos, el Gobierno dio a Córdoba la orden de traslado de la escuadra desde Cartagena a Cádiz. En consecuencia, estas fuerzas, integradas por un total de 27 navíos, 8 fragatas, 4 urcas, 1 bergantín y 28 lanchas cañoneras y bombarderas, salieron de aquel puerto el 31 de enero de 1797, dirigiéndose al Atlántico. Al pasar por el Estrecho, el *Terrible* fue destacado al apostadero de Algeciras el 6 de febrero junto con los navíos *Neptuno* y *Bahama*, que formaban una división a las órdenes del jefe de escuadra Domingo de Nava. En aquel puerto estableció Nava la escuadrilla de lanchas de fuerza y a continuación escoltó un convoy hasta Cádiz, donde entró el 3 de marzo con el resto de la escuadra que había combatido en el cabo de San Vicente. El 15 de abril, Uriarte cesaba en el mando, en el que era relevado por el capitán de navío Nicolás Mayorga.

El 11 de marzo, José de Mazarredo era nombrado general de la Escuadra del Océano, y a sus órdenes, el *Terrible*, al mando del capitán de navío José Gardoquí, participó con sus lanchas y dotación en la defensa de Cádiz, atacado

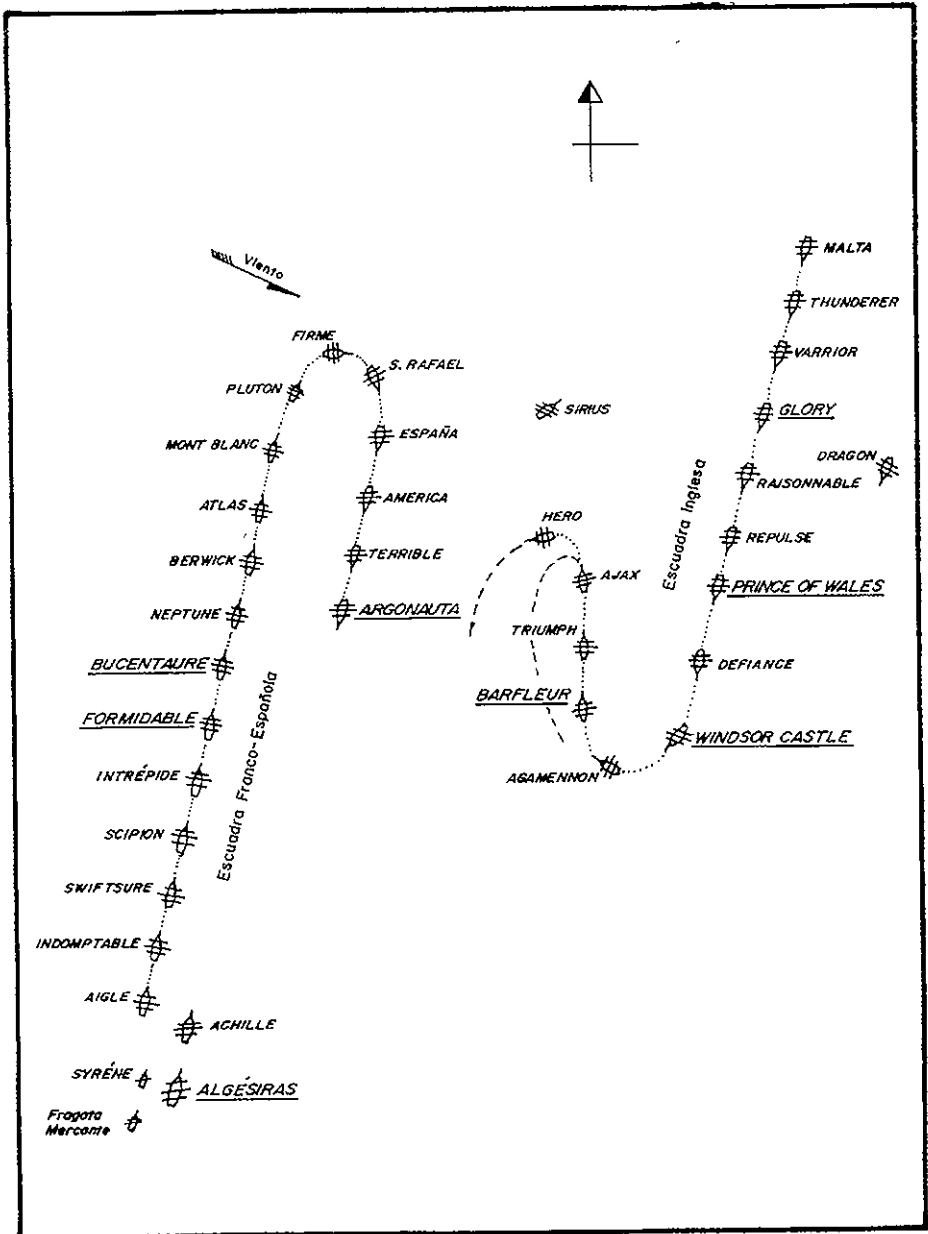
por los ingleses, hasta que en octubre de 1797 pasó a desarme. Firmada la paz de Amiens, en 1803 el navío fue carenado de firme y forrado de cobre en el primer dique del arsenal de La Carraca.

Al mando del brigadier Francisco Vázquez de Mondragón, sería uno de los seis navíos de la escuadra de Cádiz que se ordenó armar al declararse la guerra con Gran Bretaña (12 de diciembre de 1804). Una vez alistados los buques y embarcadas las tropas de un cuerpo expedicionario, el 8 de abril de 1805, procedente de Tolón, se presentó a la vista del puerto gaditano la división francesa del vicealmirante Villeneuve, destinada a operar en las Indias Occidentales junto con la española del teniente general Federico Gravina. Villeneuve reemprendió la navegación precipitadamente, llevando consigo a Gravina y tres navíos españoles, sin aguardar la incorporación de los *Terrible*, *España* y *Firme* y de la fragata *Magdalena*. Como más antiguo, Vázquez de Mondragón tomó el mando de los buques separados y se dirigió en seguimiento de la escuadra combinada. Arrumbando directamente hacia la isla de Martinica, punto de reunión previamente ordenado, lo hizo con tal acierto que llegó a Fort de France el 14 de mayo, antes que Villeneuve, no sin haber apresado previamente y echado a pique a la altura de las Azores dos corsarios británicos de Gibraltar de 18 y 12 cañones, tal como refleja el parte de campaña rendido a Gravina, en el citado puerto, el 14 de mayo:



Baltasar Hidalgo de Cisneros de la Torre (1758-1829), teniente general de la Real Armada, comandante del *Terrible* (1794-1795). (Óleo anónimo, Museo Naval de Madrid, núm. inv. 9360.)

«Al amanecer del 11 de abril último mandé hacer la descubierta desde los topes de este navío de mi cargo, y de su resultado se me dio parte de no verse la escuadra combinada, en cuya consecuencia, y no siendo esta clase de separación de aquellas en que se puede hacer buen uso de las prevenciones hechas a las instrucciones para estos casos, no traté desde aquel punto más que de reunir los buques de la escuadra que dispersos se hallaban a mi vista, y de ellos formé la división compuesta del navío que monto, *El Firme*, *La España* y fragata *Magdalena*, con cuyas fuerzas he continuado la derrota hasta condu-



Combate de Finisterre (22 de julio de 1805). Posiciones de las escuadras combinada y británica al comienzo de la acción.

cirlos a este puerto, en el que tengo el honor de incorporarme con V.E. y quedar a sus órdenes, lo cual ha sido siempre para mí el mayor aprecio.

»Durante la travesía no me ha ocurrido más novedad que el encuentro de dos corsarios ingleses a la altura de la Madera, los cuales amanecieron bajo de mi tiro de cañón, y sin embargo de que mi llegada al puerto de reunión parecía urgente, la pesadez del navío *España* me dio tiempo para exterminar estos enemigos, sacándoles la gente y dándoles un barreno, en cuya operación sólo tardé tres horas, que aun no fue suficiente tiempo para la incorporación de dicho navío. Estos corsarios era el uno un bergantín llamado *Lord Nelson*, de porte 12 cañones del calibre de a 6 y 9, y 31 individuos de equipaje, cuyo buque le eché yo a pique; el otro era la goleta llamada *La Anguista*, de porte de 10 cañones del calibre de a 4, 2 obuses y 32 hombres de equipaje, cuyo buque echó a pique la fragata *Magdalena*, a quien hice la señal correspondiente. Los referidos corsarios habían salido de la plaza de Gibraltar el día antes del paso por el Estrecho de la escuadra francesa, y se dirigían a la Madera.

Poco después, la lancha del navío, con tropa de ambas naciones a bordo, intervino señaladamente del 29 al 31 de mayo en el asalto y toma del peñón del Diamante, que ocupado por los ingleses incomodaba con sus fuegos y embarcaciones la navegación aliada en la recalada a la Martinica. El patrón de la lancha del *Terrible*, Antonio Forte, fue uno de los más distinguidos en la acción. Esta participación de las lanchas españolas en la acción, poco conocida y nada resaltada, se describe perfectamente en el parte rendido a Gravina, el 5 de junio, por el capitán de fragata Rosendo Porlier, jefe de las fuerzas que colaboraron con los franceses en esta ocasión:

«Después que recibí la orden de V.E. en que me hacía el honor de nombrarme para mandar las lanchas armadas de los navíos *San Rafael* y *Terrible*, mandada la primera por el teniente de navío D. Martín Olavide, con quien iba el alférez de fragata D. Francisco de Hoyos, y la segunda por el teniente de navío D. Agustín Roncali, en la que se hallaba el alférez de navío D. Andrés Santiso, y los botes armados con obús de los navíos *España* y *Argonauta*, mandado el primero por el teniente de navío D. José Lavadores y el segundo en que yo debía ir acompañado del alférez de fragata D. Pedro Notarbartolo. Luego que reconocí el buen armamento de estas embarcaciones para el objeto a que eran destinadas, pasé, como V.E. me previno, a bordo del navío almirante francés a presentarme y recibir instrucciones.

»En consecuencia de lo que me ordenó el almirante, a la una del día 29 del pasado fui con la división al muelle de Fort Royal, donde encontré las tropas francesas que debían ir a la expedición y las lanchas y botes de la escuadra que con el mismo objeto estaban reunidas, y embarqué en cada una de nuestras lanchas cuarenta hombres con municiones, escalas y otros útiles de guerra, dirigiéndome al navío *Berwick*, donde debía dejarlos. Lo mismo hicieron los franceses, dejando las tropas en el navío *Pluton*, siendo estos dos buques los destinados para conducirnos. A las cuatro de la tarde se hicieron a

la vela, tomando cada uno a remolque las lanchas y botes respectivos. En esta forma nos mantuvimos aquella noche, el día y la noche siguiente, no habiendo podido granjear a causa de la fuerza de la brisa y corrientes el islote del Diamante hasta el amanecer del día 31. La mucha mar y haber tomado por avance en la noche el navío *Berwick* causó en las embarcaciones del remolque muchas averías, y a no ser por la actividad e inteligencia de los oficiales que las mandaban hubiesen zozobrado. En el navío nos dieron todos los auxilios posibles de remos, palos, composición de regalas y timón de la lancha del *San Rafael*, a quien dieron también víveres por haberseles mojado.

»El navío *Pluton* hizo a las seis de la mañana la señal de embarcar las tropas y prepararse al desembarco, lo que ejecutamos inmediatamente, dirigiéndonos al paraje donde iban llegando y reuniéndose las lanchas y botes franceses. El comandante francés con quien fui a hablar me dijo se había dispuesto formar dos divisiones, compuestas la una de las fuerzas españolas y la otra de las francesas; que la que yo mandaba debía atacar por la derecha para hacer el desembarco en el sitio conocido por el Desembarcadero, único por donde podía ejecutarse, debiendo ellos hacerlo por la izquierda, luego que los navíos *Pluton*, *Berwick*, dos fragatas y otras embarcaciones menores pasasen e hiciesen fuego a las baterías enemigas. Inmediatamente me dirigí con la división a tomar, manteniéndome a barlovento entre la tierra y el islote, una situación ventajosa para atacar luego que la ocasión se presentase favorable, quedándome a corta distancia del punto donde tenía la orden de hacer el desembarco.

»A las nueve pasó el navío *Berwick*, hizo una descarga y lo mismo el bergantín *Furet*, que se mantuvo a corta distancia de donde nosotros estábamos. Conociendo no debía perderse tiempo, di la orden a los comandantes de las lanchas y botes para que las tropas hiciesen fuego desde sus bordos, que se colocasen entre el bote del *España* y *Argonauta*, que éstos hiciesen fuego a metralla con los obuses y fusilería, y colocados en una línea de frente atacamos con la mayor bizarría y buen orden en medio de un fuego vivísimo de metralla y fusilería con que los enemigos trataban rechazarnos.

»A las nueve y media se efectuó el desembarco, habiendo sido la primera que atracó en tierra la lancha mandada por D. Agustín Roncali y D. Andrés Santiso, haciendo arbolar la bandera española, que tremoló durante aquel día, y seguidamente, desembarcados todos, se hicieron dueños de una batería de tres cañones de a 12.

»Un obús de a 32 y una carronada de a 48 que estaban colocados en diferentes sitios, fueron tomados por la lancha del teniente de navío D. Martín Olavide y D. Francisco de Hoyos, habiendo cooperado a estas acciones de valor el comandante del bote del *España* D. José Lavadores y el alférez de fragata D. Pedro Notarbartolo, distinguiéndose en todo cuanto se ofreció con la mayor bizarría, y a este último, de la comisión de hacer echar al agua dos botes que tenían los enemigos colgados de pescantes con que incomodaban haciendo correrías en la costa, lo que ejecutó con varios marineros que salvaron uno llevándolo a la costa donde después se recogió y condujo a bordo.

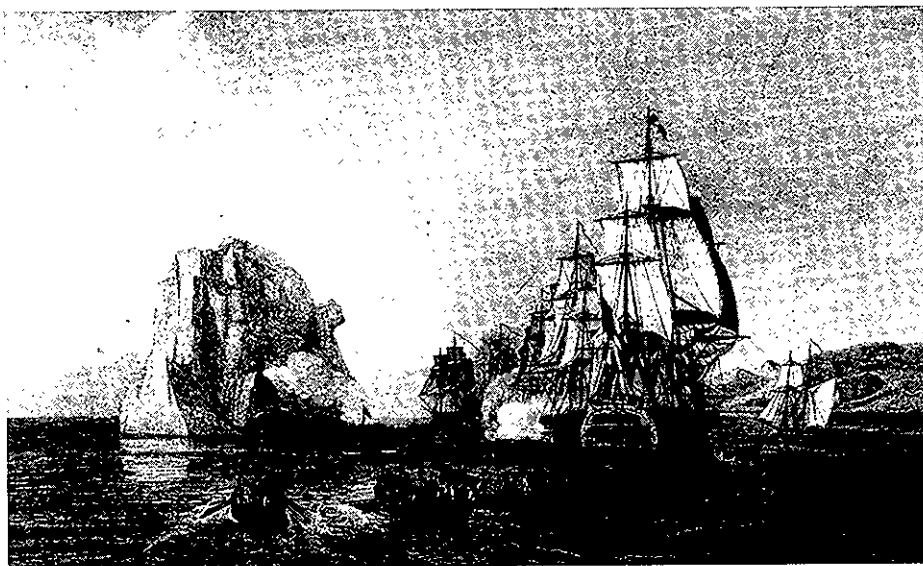
»A la intrepidez, valor e inteligencia de estos oficiales, a la bizarría de la tropa y marinería de los botes y lanchas se ha debido el haber sido los primeros en desembarcar, hacerse dueños de las baterías enemigas y perseguirlos, obligándolos a retirarse a la altura, donde no pudieron subir por haber cortado los enemigos las escalas de cuerda que tenían y les servían para comunicación, y haber hecho dos prisioneros que no tuvieron tiempo de subir.

»Cerca de media hora después hicieron el desembarco los franceses con la mayor bizarría en número de doscientos cincuenta hombres, habiendo sufrido mucho por la fusilería enemiga. Las enormes piedras que arrojaban de las alturas, la metralla y fusilería obligaron a las lanchas y botes franceses a retirarse luego que desembarcaron las tropas, habiéndoles echado a pique dos lanchas y un bote que se retardaron. Lo mismo le hubiera sucedido a la lancha del *Terrible*, que haciendo mucha agua pudo salvarse en la costa.

»Di la orden a la lancha del *San Rafael* y botes del *España* y *Argonauta* se mantuviesen a toda costa para lo que se pudiera ofrecer, abrigándose de unas peñas, pero esto no impidió faltase la amarra al del *España* y pudo salvarse en la costa. Tuvimos la satisfacción, después de haber sido los primeros a desembarcar, de habernos mantenido a pesar del fuego y enormes piedras de los enemigos hasta las nueve y media de la noche que, después de haber dejado a los franceses los cartuchos de fusil que teníamos y se hallaban escasos, embarcamos trece heridos, incluso un guardia marina del navío almirante, y con el mayor orden reembarcamos nuestra tropa y marinería que estaba en tierra, y al desatracarnos nos hicieron los enemigos bastante fuego impunemente desde las cuevas en que estaban guarecidos, retirándonos a la costa, donde fondeamos con el objeto de recoger la lancha del *Terrible*, que después se encontró varada y a pique en la playa. La oscuridad de la noche, la fuerza del viento y gruesa mar nos impidió poderla recoger, y a las tres de la mañana, concluida nuestra comisión, hallándonos sin víveres y cargados de heridos, dimos la vela y nos dirigimos al fondeadero de Fort Royal, donde estaba la escuadra, dejando a bordo del navío almirante los heridos franceses y restituyéndonos a bordo a las ocho de la mañana.

»Sería preciso nombrar a todos los individuos que se hallaron en nuestros botes y lanchas para recomendarlos a V.E., y así sólo me ceñiré a los que más se han distinguido según informe de sus comandantes. En el bote del *Argonauta*, el sargento 2.º de Ejército Nicolás Villacampa, el cabo 1.º de Artillería de Marina Sebastián Iglesias, el patrón del bote José Pereyra, el patrón de la lancha del *Terrible* Antonio Forte, los artilleros ordinarios Juan de la Cruz Figuerido y Miguel Rodríguez, el sargento 2.º de Marina Matías García, el patrón de la lancha del *San Rafael* Francisco Masías, el artillero ordinario Francisco Rodicio, y los marineros Juan de los Reyes y Antonio de Cañas, el sargento 2.º de Marina Miguel Collado y los cabos Francisco Marín y Francisco López.

»Los heridos españoles que hubo en las lanchas y botes fueron nueve y un cabo 2.º de Marina que no ha aparecido».



Toma del peñón del Diamante en la isla Martinica (25 de junio de 1805). En primer plano, el navío francés *Pluton*, insignia del comodoro Cosmao-Kerjulien; por su proa, el *Berwick*, abriendo fuego, y las fragatas *Sirène* y *Argus*, mientras al fondo a la derecha se ve el bergantín *Furet*. Las lanchas armadas de los navíos franceses y de los españoles *San Rafael* y *Terrible* y los botes con obús de los navíos *España* y *Argonauta*, llevando 350 hombres de ambas naciones, se dirigen al asalto de las baterías británicas de la Roca. (Grabado francés al acero por Chavanne, de una pintura por M. Meyer. Colección González-Aller.)

La escuadra combinada abandonó Fort de France el 5 de junio y arribó a la isla de la Barbada con intención de hostilizar esta posesión británica. Cuando las fuerzas aliadas llegaron a su objetivo el día 7, descubrieron un convoy enemigo de 16 mercantes, que fue apresado casi en su totalidad y en cuya caza intervino el *Terrible*. Al conocer por los prisioneros la presencia de Nelson en las Antillas, Villeneuve, de común acuerdo con Gravina, decidió emprender el regreso a Europa, lo que efectuó el día 8. Cruzado el Atlántico, nuestro navío participó en el combate desarrollado a la altura del cabo de Finisterre contra la división británica del almirante Calder. Veamos cómo se desarrolló la acción.

A las 11.00 del 22 de julio de 1805, la escuadra de Villeneuve y la británica de Calder —cuyo cometido específico era bloquear Ferrol, donde se encontraban la división francesa del contralmirante Gourdon y la española del teniente general Grandallana— se avistaron mutuamente en una clara cuando navegaban en medio de niebla cerrada, estando la primera a barlovento y a unas 90 millas al oeste del cabo de Finisterre. Los aliados —20 navíos, 7 fragatas y 2 menores— iban formados en tres columnas y navegaban hacia Ferrol arribados al esteseeste con una ligera brisa del oesnoroeste. Nada más avistar al enemigo, Villeneuve ordenó formar una línea de batalla mura babor, distancia de medio cable entre buques, la vanguardia integrada por los seis navíos españoles, con el *Argonauta*, insignia de Gravina, en cabeza, seguido por el *Terri-*

ble, mientras el centro y la retaguardia quedaron constituidos por barcos franceses exclusivamente. Las fragatas permanecían a barlovento y paralelas al centro y a la retaguardia de la línea.

El almirante británico, tras reconocer al enemigo, ordenó al mediodía formar la línea de batalla —15 navíos, cuatro de ellos de tres puentes, y dos fragatas, destacadas para explorar— arrumbado hacia la escuadra combinada, que ceñía el viento por babor. Al suponer Villeneuve, en medio de la persistente niebla, que los ingleses pretendían envolverle por la retaguardia, hizo la señal de invertir el rumbo virando en redondo por contramarcha, lo que ejecutó Gravina prontamente, permaneciendo en cabeza de la formación y arrumbado al sur con el viento por el través de estribor.

Calder, por su parte, que por la niebla no había advertido este movimiento de los aliados, ante la posibilidad de rebasar la retaguardia aliada sin entablar combate, pues navegaba mura a estribor, dio a las 16.23 la señal de virar por avante sucesivamente, para quedar su formación aproada al norte con el navío *Hero* en cabeza. Ambas escuadras se aproximaban por tanto de vuelta encontrada, la británica a sotavento de la aliada.

El citado *Hero*, al estar más cerca y a la altura del *Argonauta*, viró por avante a las 17.15 —sin orden previa de Calder, que por la niebla no se había percatado todavía del último movimiento de los aliados—, para ceñir el viento de nuevo por estribor y aproximarse a la línea enemiga, justo en el momento en que el *Windsor Castle*, quinto de la formación inglesa, viraba por avante para ceñir el viento por babor.

El *Ajax*, que seguía al *Hero*, arribó nada más virar para comunicar a Calder, que tenía su insignia en el *Prince of Wales*, el cambio de situación de las dos vanguardias. Por fin, a las 17.50, el almirante británico ordenó a su vanguardia la virada sucesiva por avante, cuando ya la habían ejecutado, además del *Hero* y el *Ajax*, los *Triumph*, *Barfleur*, *Agamemnon* y *Windsor Castle* y abierto fuego contra la vanguardia española. La niebla aumentaba en intensidad, lo que favorecía la confusión entre ambas escuadras pues los tiros había que hacerlos hacia el foganazo de las descargas del enemigo.

Poco después de la 18.00, ambas formaciones habían completado sus movimientos y el combate se generalizó en líneas paralelas, mura estribor, navegando a rumbo suroeste. Los navíos británicos *Windsor Castle*, *Ajax*, *Prince of Wales*, *Thunderer* y *Malta*, principalmente el primero y el último, recibieron un duro castigo, mientras que, por parte aliada, los españoles *Firme*, *San Rafael* y *España* sufrieron daños considerables en las arboladuras y gobierno y paulatinamente fueron cayendo a sotavento, quedando así envueltos por la formación británica. Tan sólo el navío francés *Pluton*, al mando del comodoro Cosmao-Kerjulien, acudió en su auxilio, logrando salvar al *España*, pero no así al *Firme* y al *San Rafael*, que habiendo soportado cada uno un fuego continuo por parte de varios navíos ingleses, arriaron la bandera hacia las 20.25. El *Terrible* tuvo un muerto y siete heridos y sufrió diversas averías en casco y jarcia, así como dos obuses desmontados. El combate cesó una hora después.



*Retrato del Capitán General Gravina
durante su estancia en el Terrible en el año
de 1806. Grabado de 1806. Colección de Capitanes
de la Armada Española.*

Federico Gravina y Napoli (1756-1806), capitán general de la Real Armada, que arbolaba su insignia en el *Terrible* cuando falleció el 9 de marzo de 1806. (Grabado en 1806 por Juan Brunetti, de una pintura de José J. Ramonet. Colección González-Aller.)

Por parte británica, el navío más dañado fue el *Windsor Castle*, y el total de bajas de la escuadra de Calder ascendió a 39 oficiales y hombres muertos y 159 heridos. Los aliados sufrieron en total 149 muertos y 327 heridos, de los cuales 53 de los primeros y 114 de los segundos pertenecían al *San Rafael*, y 41 y 97, respectivamente, al *Firme*. Murió el capitán de navío Peronne, comandante del *Intrépide*, y resultó herido el del mismo empleo Rolland, comandante del *Atlas*, ambos franceses.

Durante los tres días siguientes, Villeneuve no se decidió a emprender una nueva acción, que además evitaron los británicos. Sin esperanza de lograrlo por la posición ventajosa de barlovento que tenía el enemigo, con viento fuerte del norte y nordeste desde la noche del día 25, y hallándose además algunos navíos franceses con sólo cuatro días de aguada y muchos enfermos a bordo, el indeciso

almirante francés ordenó arribar a Vigo, ría en la que fondeó la escuadra aliada al atardecer del 27 de julio. Los buques españoles tenían todavía aguada para veinte días y víveres para cuarenta, rebajándoles a sus tripulaciones y guarniciones la cuarta parte de su ración, y sólo doscientos enfermos en los cuatro navíos. El 30 abandonaba Vigo la escuadra combinada y el 2 el *Argonauta* y el *Terrible* entraban en Ferrol, en cuyo arsenal repararon los desperfectos.

El 10 de agosto la agrupación aliada se hizo a la vela desde Ferrol, en cuya bahía quedaron los navíos españoles *Monarca*, *Terrible* y *San Ildefonso*, que por falta de viento no zarparon hasta el día 13. El contralmirante Dumanoir Le Pelley había tomado el mando de la división francesa en relevo de Gourdon, gravemente enfermo. Mientras, Villeneuve esperaba en la ría de Ares la salida de los navíos ferrolanos, y al incorporarse los tres últimos, el mismo día 13 abandonó las costas gallegas con la escuadra combinada. Ésta se componía de 29 navíos de línea, 6 fragatas, 1 corbeta y 3 bergantines, de los cuales 11 navíos, 1 fragata y 1 corbeta eran españoles.

Las dudas de Villeneuve respecto a dirigirse a Brest, como le ordenaba Napoleón, o a Cádiz, como le autorizaban las mismas instrucciones si se presentasen circunstancias extraordinarias, persistieron durante los días que permaneció en La Coruña y la ría de Ares y, ahora, en la mar, pues realmente

no sabía qué hacer. Pero inopinadamente, la noche del día 15, el almirante francés tomó la decisión de dirigirse a Cádiz cuando se encontraba a 240 millas al oesnoroeste del cabo de Finisterre. El 20 de agosto la escuadra combinada fondeaba en la bahía gaditana.

Durante la campaña de la Martinica se había apreciado en el *Terrible* una entrada creciente de agua, lo que unido a su poco andar de bolina aconsejó a Gravina disponer el 27 de agosto que su guarnición y tripulación pasasen al navío *Rayo* y que el navío entrase en dique para reconocerle el casco y estancarlo. El 27 de septiembre quedó en el arsenal de La Carraca. Esta circunstancia evitó su intervención en el combate de Trafalgar (21 de octubre). El 4 de noviembre se dispuso su rehabilitación, junto con la de otros buques, para reponer las pérdidas sufridas por la escuadra. El 3 de enero de 1806 nuestro navío arbolaba la insignia del capitán general Gravina, y el 7 era nombrado comandante el brigadier Juan de Dios Topete en relevo de Vázquez de Mondragón, que había ascendido a jefe de escuadra. Por fallecimiento del general, el 9 de marzo arrió la insignia de Gravina. Pasó a desarme en cumplimiento de Real Orden de 9 de octubre. Tras los sucesos de Madrid en mayo de 1808, el navío contribuyó eficazmente al combate y rendición de la escuadra francesa del almirante Rosilly los días 9 y 14 de julio de 1808, y poco después pasó a desarmar de nuevo en La Carraca, donde desembarcó Topete.

Allí se encontraba en 1811 a punto de ser vendido como inútil; pero durante el asedio de Cádiz, con objeto de hostilizar los fuegos de los fuertes franceses Napoleón y Fort Louis, el oficial de la Marina británica A. Bammgardz propuso transformarlo en batería flotante. Para ello se le debían suprimir la cubierta superior y los castillos, y montarle morteros a crujía parapetados con pipas de arena y sacos de tierra. Lo costoso de las obras hizo desistir de tal proyecto y el *Terrible* desapareció de la lista de buques de la Armada.

Fuentes documentales utilizadas

- AGMAB, sección Cuerpo General, leg. 620 (hojas de servicio de los comandantes);
- AGMAB, Estados de Fuerza, leg. 2235 (45);
- AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 211;
- AGMAB, Arsenales, 3759, 3760;
- AGS, Expediciones a Europa, legs. 462, 464, 465, 469, 471, 474;
- AGS, Arsenales, legs. 328, 334, 335, 337, 344, 345, 351, 359, 363;
- AGS, Secretaría de Marina, libro 821 de Cartagena;
- AMN, ms. 2273;
- AMN, Col. Vargas Ponce, tomos XXXV, XXXVI, XXXVII, XXXIX;
- Estados Generales de la Armada (1789-1811).

Abreviaturas

- AGMAB: Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán de El Viso del Marqués (Ciudad Real);
- AGS: Archivo General de Simancas (Valladolid);
- AMN: Archivo del Museo Naval de Madrid.