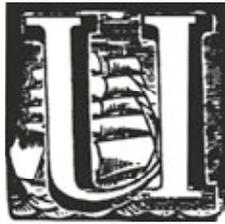


EL NAVÍO *ATLANTE* Y SU CURIOSA HISTORIA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



NO de los grandes impulsores de la Armada a mediados del siglo XVIII fue el marqués de la Ensenada, que a partir de 1743, siendo rey de España Felipe V, con la ayuda de prestigiosos marinos como Jorge Juan y Ulloa, llevó a cabo un amplio plan de construcciones navales; trabajos que continuó con Fernando VI, cuando sucedió a Felipe V a su muerte en 1746. En su época se seguía un sistema de construcción naval genuinamente español, que había sido iniciado por Gaztañeta, pero Ensenada prestó oídos a los que decían que había que poner fin a dicho sistema y cambiar al que seguían los ingleses, que tantos éxitos tenían en la mar.

Por aquellos tiempos Inglaterra era dueña de la tercera parte del poder naval de Europa y sus barcos tenían muy buen comportamiento, debido en parte a que sus constructores seguían sistemas perfectamente reglamentados, promulgados en 1691, 1706, 1719 y 1745, con los que obtenían barcos cada vez más fuertes y mayores. Pero conviene puntualizar que aunque el buen resultado de sus barcos se debía a su seriedad constructora, también jugaron un importante papel otros aspectos que a veces no eran tenidos en cuenta en España, como el empleo de tácticas de combate bien estudiadas, el buen uso de la artillería, el alto grado de adiestramiento de las dotaciones, un buen nivel de mantenimiento y suficientes repuestos a bordo y en tierra.

Con el fin de estudiar y obtener información sobre las técnicas de su construcción naval, Ensenada decidió enviar a Gran Bretaña a Jorge Juan, que venía de Perú, donde había permanecido durante 10 años, en los que además de realizar interesantes trabajos, como la medición del arco de meridiano, se había dedicado al estudio de la construcción naval. Al llegar a España, Jorge Juan recibió la orden de trasladarse a Inglaterra para llevar a cabo espionaje industrial, de acuerdo con lo indicado en una real instrucción reservada del



Retrato de Jorge Juan. Óleo por Rafael Tejeo, 1828.
(Museo Naval. Madrid).

27 de octubre de 1748, que entre otras cosas decía: «Procurará con maña y secreto posible adquirir noticias de los constructores de más fama en la fábrica de navíos de guerra de aquella Corona, y valiéndose de los medios que le dicte su prudencia, y aprovechando las ocasiones que facilita el estudio, o la casualidad, tratará la forma de ganar uno o dos de estos constructores para que vengan a Madrid». «Visitará los arsenales de mayor nombre de Inglaterra y, siempre con disimulo de una mera curiosidad, formulará y remitirá plano de ellos y de sus puertos; examinará todas las obras que hubiere de ellos y en sus puertos y las que se estén hacien-

do, sean muelles, diques, almacenes u otras pertenecientes a Marina».

Jorge Juan embarcó en enero de 1749 en una fragata inglesa bajo identidad falsa, acompañado por los guardias marinas José Solano y Bote —que con el tiempo iba a ser el marqués del Socorro— y Pedro de Mora y Salazar, y llegó a Londres el 1 de marzo siguiente. Fingió dedicarse al estudio de álgebra y comenzó inmediatamente su trabajo. Entró en contacto con constructores y entabló relaciones sociales. Estudió con detalle diversos barcos ingleses, llevó a cabo una gran tarea y mantuvo una amplia correspondencia cifrada con Ensenada, hasta que el 12 de abril de 1750 fue denunciado por los familiares de uno de los constructores contratado por él, que partía para trabajar en España, y tuvo que salir de Inglaterra de forma clandestina. Trajo a España gran cantidad de información: normas de construcción, procedimientos, proporciones, especificaciones, planos, etc., y un nutrido grupo de más de medio centenar de expertos británicos: constructores, capataces, carpinteros, armeros,

técnicos de casco, arboladura y jarcia, y especialistas en otras disciplinas relacionadas con la construcción naval, con los que se puso manos a la obra para aplicar sus recién adquiridos conocimientos en el remozamiento y potenciación de la Armada española. Entre los expertos que vinieron con Jorge Juan estaba Edward Bryant, que pasó destinado a Cartagena e iba a ser el ingeniero constructor del navío *Atlante*.

Jorge Juan introdujo un nuevo sistema de construcción de barcos de formas más reducidas que las de Gaztañeta, esloras más cortas, menores lanzamientos, libres de pesos innecesarios, aligerados de pesos altos para mejorar la estabilidad, mejor ensamblados y contruidos con buenas maderas, bien seleccionadas y bien tratadas. A este sistema se le llamó «inglés», debido a la participación de técnicos de aquellas tierras, a la procedencia de muchas de las ideas de Jorge Juan y a las murmuraciones por los despachos y carpinterías de ribera. Pero el apelativo no era del todo acertado, ya que no se trataba de copias de barcos y métodos ingleses, sino que era una mezcla de muchos de los sólidos principios de Gaztañeta, con buenas ideas tomadas de la construcción inglesa y del



Modelo del navío de 74 cañones *San Genaro*, construido en la misma época que el *Atlante* según el método inglés o de Jorge Juan. (Museo Naval. Madrid).

propio Jorge Juan; en realidad era un nuevo sistema de construcción basado en el estudio, la experiencia y la lógica. Sin dejar de lado la práctica, y teniendo en cuenta las viejas normas, Jorge Juan empezó a aplicar las matemáticas y los principios de la física para determinar las formas del casco, disposición y tamaño de la arboladura y reparto de la artillería.

Uno de los navíos construidos siguiendo el sistema inglés o de Jorge Juan fue, como dijimos, el *Atlante* (alias *San José*). La orden de su construcción fue dada el 11 de marzo de 1752 a Bryant; el barco fue construido en Cartagena y su botadura tuvo lugar el 21 de diciembre de 1754. Era un navío de dos puentes y 74 cañones, aunque en algunos listados aparece como navío de 70 cañones y en otros de 68; esto se debe a que en ocasiones no se tenían en cuenta los cuatro cañones de la cámara del comandante y a veces tampoco se contaban los dos de guardatimones. Este armamento se solía distribuir de la siguiente forma: 28 cañones de a 24 libras en la primera batería o batería baja, 30 de a 18 libras en la segunda batería y 16 de a 8 libras en castillo y alcázar. Sus principales dimensiones eran: 53,4 m de eslora, 14,5 de manga, 1.658 toneladas de arqueo y 2.900 toneladas de desplazamiento. Otros barcos del sistema inglés, citados a modo de ejemplo, fueron: *Terrible* (alias *San Pedro Apóstol*, también construido en Cartagena y gemelo del *Atlante*), *Genaro*, *Guerrero*, *Serio* y *Septentrión*.

El *Atlante* entró en servicio al poco tiempo de su botadura; fue asignado a la escuadra de Cartagena y se dedicó al corso por el Mediterráneo. Continuó con sus actividades de corso a partir del 18 de noviembre de 1758, cuando Everardo de Tilly se hizo cargo de su mando y se apoderó de varios barcos argelinos; entre ellos, el 13 de abril de 1759 apresó un pingüe y rescató dos barcos que los piratas tenían en su poder. En octubre de dicho año salió de Cartagena al mando de Tilly con la escuadra de Pedro Stuart, para formar parte de la flota de Juan José Navarro, marqués de la Victoria, compuesta por 15 navíos, dos fragatas y dos tartanas, que trajo de Nápoles a España al rey Carlos III. En 1760 realizó patrullas y continuó con misiones de corso por las costas de Cataluña, y más adelante regresó a Italia para transportar personalidades. En 1762 formó parte de una agrupación de tres navíos y otros buques menores para patrullar por aguas de Argelia y Marruecos. Encuadrado de nuevo en la escuadra del marqués de la Victoria, compuesta por nueve navíos y seis buques menores, realizó en 1765 un viaje para llevar de Cartagena a Génova a la infanta María Luisa Antonia de Borbón, que iba a contraer matrimonio con el archiduque Leopoldo de Austria, y de regreso trajo a Cartagena a la futura princesa de Asturias, María Luisa de Parma, prima del que iba a ser Carlos IV, con el que contrajo matrimonio en 1766. Volvió a realizar operaciones de corso y apresó un barco holandés que transportaba artillería para los argelinos. En 1769 realizó otro viaje a Italia para llevar dos cardenales a Roma. En 1771 transportó caudales de Cádiz a Génova y Civitavecchia; a continuación convoyó tres urcas hasta dejarlas a la vista de las Canarias, y

regresó a Cartagena. Según un plan de fuerzas enviado el 7 de febrero de 1774 al conde de Aranda, embajador de España en París, en dicha fecha el *Atlante* continuaba basado en Cartagena con otros 10 navíos de línea, cuatro fragatas, seis jabeques, una urca y una galeota.

A comienzos de 1778 Francia reconoció la independencia de los Estados Unidos, lo que equivalía a una declaración de guerra a Gran Bretaña. España, tras un periodo inicial de vacilaciones, el 12 de abril de 1779 firmó en Aranjuez un tratado secreto con Francia que llevó a la ruptura de relaciones con Inglaterra. En preparación de la guerra que se avecinaba, en junio de 1779 se concentró en Cádiz una escuadra al mando de Luis de Córdoba formada por 31 navíos, entre los que estaba el *Atlante*, siete fragatas, dos urcas, dos brulotes, una saetía y una tartana. La declaración de guerra se produjo el 22 de junio de 1779, y al día siguiente el *Atlante* salió a la mar para operar en el canal de la Mancha integrado en la escuadra de Luis de Córdoba, junto con una escuadra francesa mandada por el conde de Orvilliers, para dar cobertura a la proyectada invasión de la Gran Bretaña. En la idea general de la maniobra, el jefe supremo de las operaciones en la mar era Orvilliers, y el de la fuerza de desembarco en las islas Británicas era el mariscal conde de Vaux. El plan consistía en que una vez logrado el control del canal de la Mancha por la flota combinada, unos 400 barcos de transporte distribuidos por la costa atlántica francesa conducirían al desembarco a más de 40.000 soldados con todas sus armas, pertrechos, artillería y elementos de apoyo.

De acuerdo con el plan previsto, la flota combinada, formada por unos 150 barcos de los que 66 eran navíos, llegó a la vista de Inglaterra el 14 de agosto y entró en el canal de la Mancha, donde adoptó el dispositivo de combate formado por cinco grupos: escuadra ligera, vanguardia, centro, retaguardia y escuadra de observación, mandada por el propio Luis de Córdoba, en la que se encontraba el *Atlante* con otros 15 navíos. La presencia de tan poderosa flota obligó a la escuadra británica a refugiarse en Plymouth, produjo el colapso del comercio británico, e incluso provocó el cierre de la bolsa de Londres. Pero la flota combinada se dedicó a patrullar por el canal sin pasar a mayores acciones, sufrió epidemias de escorbuto y terminó por retirarse sin haber conseguido grandes resultados salvo la temporal negación del uso del mar a los británicos.

El *Atlante* regresó a España y tomó parte en los bloqueos de Gibraltar, que se habían iniciado al comienzo de la contienda. En julio de 1781 salió de nuevo a la mar para tomar parte en la conquista de Menorca encuadrado en una fuerza al mando del general duque de Crillon, formada por 73 transportes con 354 oficiales y 7.448 de tropa, convoyados por una escuadra al mando de Buenaventura Moreno, compuesta por dos navíos (*San Cristóbal* y *Atlante*), cuatro fragatas, seis jabeques y nueve buques menores. La dotación del *Atlante* en aquella campaña era de 578 hombres, y llevaba de transporte al teniente general Félix Buch, mariscal de campo Horacio Borghese, cuatro coroneles,

18 oficiales, un teniente vicario general, dos comisarios de guerra, un tesorero, y personal cirujano y de hospitales. También transportaba seis cañones con sus cureñas y diverso material de artillería. Al llegar a Menorca la fuerza se repartió en tres divisiones, de las que la primera, mandada por Diego Quevedo, comandante del *Atlante*, tuvo como misión el bloqueo de Mahón. El barco tomó parte en los ataques al castillo de San Felipe de Mahón, que se rindió a principios de 1782.

El 20 de octubre de 1782 participó en el combate de cabo Espartel, en el que una escuadra combinada franco-española de 46 navíos (33 españoles y 13 franceses) mandada por Luis de Córdoba, persiguió a la británica de Howe de 34 navíos, que había salido de Gibraltar y se dirigía al Atlántico. El encuentro se redujo a los barcos más veloces de la retaguardia de la escuadra combinada, tuvo escasos resultados y la escuadra inglesa logró escapar. El *Atlante*, lo mismo que otros barcos de menor andar, no entró en combate por no llegar a distancia de fuego.



Federico Gravina. Anónimo del siglo XIX.
(Museo Naval. Madrid).

En 1789 se produjo un incidente en Nutka, en la alta California, entre barcos españoles e ingleses, que desató una crisis con Gran Bretaña. Ante una posible intervención inglesa el *Atlante*, que se encontraba en Cartagena, fue armado y alistado en 1790 para integrarse en una escuadra de 26 navíos, 12 fragatas y tres barcos de menor porte, que se preparó al mando de José Solano y Bote, marqués del Socorro. Afortunadamente, la crisis se resolvió por la vía pacífica. El barco se volvió a alistar en 1793 al declarar la guerra a la Convención de Francia (también llamada Guerra de los Pirineos o del Rosellón), iniciada a raíz de la ejecución de

Luis XVI de Francia el 21 de enero, que llevó a España a firmar con Gran Bretaña una coalición contra el país vecino.

Una carta escrita por Federico Gravina desde Mahón a su amigo el comerciante italiano afinado en Cádiz Paolo Greppi, fechada el 25 de marzo de 1795, daba la relación detallada de los barcos surtos en el puerto menorquín que formaban parte de la escuadra de Lángara, de la que Gravina era segundo comandante. En dicha relación figuraba el *Atlante* con otros 23 navíos, además de 16 fragatas, dos corbetas y cuatro bergantines, con la indicación de que algunas de las fragatas se encontraban en cruceros o comisiones, y que cinco navíos (ninguno de ellos era el *Atlante*) iban a llegar en breve al puerto



Retrato de José de Córdoba y Ramos, por Francisco Cisneros (finales del siglo XVIII-principios del XIX). (Museo Marítimo de la Torre del Oro. Sevilla).

de Cartagena. En agosto de 1796, la firma de un tratado de cooperación de España con Francia, que estaba en guerra con Inglaterra, abrió una nueva crisis que llevó a España a declarar de nuevo la guerra a Gran Bretaña el 5 de octubre. Antes de dicha declaración Lángara había salido a la mar de Cádiz con una fuerte escuadra para dar protección a otra escuadra francesa que se dirigía a Terranova, y más tarde entró a operar en el Mediterráneo. A finales de dicho año el *Atlante* se encontraba formando parte de la escuadra de Lángara, que el 20 de diciembre fondeó en Cartagena, donde Lángara fue relevado por José de Córdoba y Ramos. En enero de 1797 las autoridades españolas, conocedoras de los problemas por los que estaba pasando la escuadra británica mandada por Jervis, que había tenido que salir del Mediterráneo ante la fuerte escuadra española, y que en el viaje a Gibraltar y posterior navegación a Lisboa había pedido cinco navíos de línea, ordenaron a Córdoba el

traslado de su escuadra a Cádiz sin atender a las deficiencias logísticas de sus barcos, debidas a las largas permanencias en la mar. Córdoba inició la salida de Cartagena el 1 de febrero de 1797 con su insignia en el navío *Santísima Trinidad*, al mando de 27 navíos, entre los que continuaba el *Atlante*, 10 fragatas y otras unidades. Convoyó lanchas cañoneras y barcos mercantes. Dejó las lanchas en Algeciras con tres navíos y continuó con los mercantes hacia Cádiz. Al entrar éstos en el puerto de Cádiz, saltó levante fuerte que arrastró a la escuadra hacia el oeste. En los días siguientes el viento continuó empujando hacia poniente a los barcos de Córdoba, que el día 12 se entretuvieron en apresar cuatro mercantes ingleses, y el 13 llegaron muy desorganizados a la altura de San Vicente, sin poder gobernar hacia Cádiz hasta la anochecida, en que empezó a soplar viento del tercer cuadrante.

Aquel mismo día el comodoro Nelson, tras haber efectuado un reconocimiento de la fuerza española con la fragata *Minerva*, se incorporó a la escuadra de Jervis que se encontraba en la mar a la altura de San Vicente con su insignia en el *Victory*, con 15 navíos, cuatro fragatas y tres barcos menores, tras haber recibido refuerzos de la escuadra del Canal. Jervis, informado por Nelson de la situación, se preparó para combatir a los españoles, adoptó una formación compacta para la noche, navegó con rumbos de componente sur y en la mañana del 14 cayó sobre la escuadra española que estaba muy desorganizada, repartida en tres grupos y con varias unidades sueltas. Al mediodía se inició el combate, que se prologó hasta las cinco de la tarde en que las escuadras rompieron el contacto, tras haber sido averiados varios barcos españoles y apesados cuatro de sus navíos: *San Nicolás*, *San José*, *Salvador* y *San Isidro*, al precio de algunos barcos británicos con serias averías. El *Atlante*, que tuvo seis muertos y cinco heridos, fue uno de los barcos que el 27 de febrero José de Córdoba incluyó en la lista de los «navíos que de bordadas contrarias solo correspondieron a las descargas de los enemigos, que mostraron tibieza, y que muchos no obedecieron las señales». Su acción en el combate fue tan pobre que le costó el empleo a su comandante, el capitán de navío Gonzalo Vallejo.

El 1 de octubre de 1800 España y Francia firmaron en San Ildefonso otro tratado secreto de cooperación, a consecuencia del cual, y de acuerdo con una orden de marzo de 1801, el *Atlante*, que se encontraba en Cádiz, fue armado y transferido a la Marina francesa el 22 de septiembre. Cambió su nombre por *Atlas* y pasó a formar parte de la escuadra de Dumanoir (también fueron transferidos los navíos de 74 cañones *Infante don Pelayo*, *San Genaro*, *Intrépido*, *Conquistador* y *San Antonio*). Llegó a Tolón el 2 de abril de 1802 tras haber sufrido muchas averías durante el tránsito y con unos 400 enfermos a bordo. En 1803 tomó parte en la campaña de Santo Domingo, a donde transportó unos 750 soldados, y al poco tiempo regresó a Francia. En julio de 1804 se encontraba en Tolón encuadrado en la escuadra del Mediterráneo de Latouche-Treville.

Una serie de actos hostiles de barcos británicos contra buques españoles en la segunda mitad de 1804 llevó a una nueva guerra contra Gran Bretaña, declarada el 12 de diciembre. Y el 5 de enero de 1805 España y Francia firmaron un acuerdo de cooperación encaminado a invadir Inglaterra. En dicho año el *Atlas* participó con la escuadra de Villeneuve, sucesor de Latouche-Treville, en dos salidas para tomar parte en actividades relacionadas con los planes de Napoleón de invadir Inglaterra. La primera salida, fallida, tuvo lugar el 11 de enero de 1805. La segunda fue el 30 de marzo al mando del capitán de navío Rolland, en una escuadra formada por 11 navíos y varias fragatas con la insignia de Villeneuve en el *Bucentaure*, que el 8 de abril llegó al área de Cádiz, donde tras unírsele tres navíos españoles de Gravina y otro francés zarpó inmediatamente rumbo a la Martinica, en la maniobra de intentar atraer a Nelson al Caribe y dejar el camino libre para la invasión de Inglaterra. Tras un viaje en el que el *Atlas* mostró unas pobres cualidades marineras, la escuadra combinada fondeó en Fort de France el 14 de mayo. Del 29 de mayo al 2 de junio el *Atlas* participó en la toma del Diamante, un islote ocupado por los ingleses que entorpecía la navegación aliada por la zona. A continuación la fuerza combinada se dirigió a la Barbada inglesa, donde el 7 de junio sorprendieron y apresaron un convoy de 16 mercantes, cuyos prisioneros informaron que Nelson estaba en la Antillas, por lo que la escuadra franco-española decidió regresar a Europa el día 8.

En el viaje de regreso, la escuadra combinada, compuesta por 20 navíos y otros barcos, fue descubierta y esperada por la escuadra británica de Calder, con la que se enfrentó el 22 de julio en el combate de Finisterre, con el *Atlas* ocupando el puesto número nueve en la línea de batalla entre los navíos, también de 74 cañones, *Mont Blanc* y *Berwick*. En el combate resultaron apresados los navíos españoles *Firme* y *San Rafael*, y el *Atlas* tuvo 15 muertos y 52 heridos, entre éstos el comandante del barco, Rolland, que sufrió graves quemaduras.

Tras algunos días de dudas sobre el rumbo a tomar, el 27 de julio la escuadra combinada fondeó en Vigo, y el día 30 salió de nuevo a la mar hacia Cádiz, pero a la vista de su estado tras el reciente combate y por sus pobres condiciones marineras, el *Atlas* se quedó en Vigo junto con los navíos españoles *América* y *España*, gracias a lo cual se libraron de ser protagonistas del descalabro de Trafalgar el 21 de octubre siguiente. En Vigo, el *Atlas* fue habilitado como buque hospital para alojar provisionalmente unos 1.000 heridos y enfermos mientras no estaban listos los alojamientos en tierra, y parte de su dotación pasó a otros barcos franceses de la escuadra combinada, entre ellos los navíos *Achille* y *Algeciras*.

El 2 de mayo de 1808 se produjo el levantamiento de los españoles contra los franceses y dio comienzo la llamada Guerra de la Independencia, que impuso un giro de 180° a la historia, ya que los que ayer eran aliados españoles pasaban a ser sus enemigos, mientras los acérrimos enemigos de hacía

poco tiempo, los ingleses, pasaban a ser los aliados de España. Entre las primeras acciones de la Armada en dicha guerra estuvo el apresamiento de la escuadra francesa de Rosily el 14 de junio de 1808, formada por cinco navíos y una fragata que continuaban en Cádiz desde el combate de Trafalgar; los seis barcos habían sido reparados a costa de repuestos españoles y se encontraban en muy buenas condiciones.

Poco después fue apresado el *Atlas* en Vigo. Ignorando la situación y creyendo que estaba en puerto amigo, entró en bahía, saludó a la plaza y fondeó. Salió de su error cuando ya era tarde y se vio rodeado de lanchas armadas y listas para el abordaje; comprendiendo que no tenía nada que hacer, se rindió. El relato de la acción, recogido en un documento de la época que narra las actividades de las lanchas armadas, que tantos éxitos habían tenido durante las guerras contra los ingleses y ahora los estaban teniendo contra los franceses, dice así al hablar de su osado proceder:

«...fondeó en la bahía de Vigo el navío de guerra *Atlas*, de 74 cañones y que ya en 1805 había estado en Vigo, después del combate de Finisterre,

formando parte de la escuadra combinada franco-española mandada por el almirante Villeneuve. Saludó a la plaza, que ya creía en poder de las tropas de Napoleón, y poco tiempo después fue rodeado por varias lanchas armadas y tripuladas por marineros de estas riberas, que formaban las fuerzas sutiles creadas con ocasión de la guerra con Inglaterra. No recelaron los tripulantes del navío francés, ya que, como digo, creían que Vigo estaba en poder del emperador y dejaron acercar las pequeñas embarcaciones, suponiéndolas en son de paz y que, sin duda, iban a saludarles. Y así les fue fácil a los valientes marineros vigueses subir a bordo del navío y dominar a la dotación del buque, la cual, cogida por sorpresa, apenas pudo ofrecer resistencia.»



Águila para estandarte de la Marina francesa que perteneció al navío *Atlas*. (Museo Naval. Madrid).

Cuando fue apresado, en el barco se encontraban dos objetos que hoy tienen gran valor histórico y se conservan en el Museo Naval de Madrid: un estandarte de la Marina Imperial francesa y un águila naval para dicho estandarte. Ambos habían sido entregados por Napoleón a una representación del navío *Atlas* —y a las de otros 36 navíos y de varias unidades del ejército— en una solemne ceremonia celebrada en el Campo de Marte el 5 de diciembre de 1804 (14 frimario del año XIII de la República Francesa), en la que estuvo presente Federico Gravina, teniente general de la Armada y en aquellos tiempos embajador de España. Dichos objetos



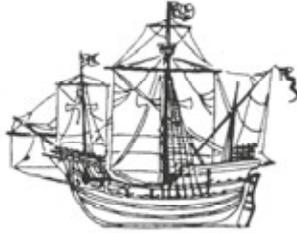
Estandarte de la Marina imperial francesa que perteneció al navío *Atlas* (Museo Naval. Madrid).

permanecieron en el barco cuando fue trasladado a Ferrol, y fueron enviados al Museo en 1847 procedentes del almacén general del arsenal de dicha ciudad. Del estandarte, que es de seda, sólo se conserva la parte del centro, en la que aparece una corona de laurel rodeando una leyenda en cuatro líneas que dice: *L'Empereur des français au vaisseau L'Atlas*. El águila es de bronce, mide 31 cm de alto, aparece con las alas abiertas y se conserva en buen estado.

El barco sirvió en la Armada basado en Ferrol conservando su nombre francés, *Atlas*, hasta su desguace, iniciado en 1816 y terminado el 17 de mayo de 1817.

Ésta es la curiosa historia de un barco español construido en Cartagena con un nombre, que con el tiempo fue transferido a la Marina de guerra francesa que le cambió el nombre, y al comienzo de la Guerra de la Independencia fue apresado por los españoles cuando por error creyó que estaba entrando en un

puerto en poder de los franceses. Volvió a ser español, y prestó sus servicios en la Armada conservando el nombre francés, hasta su desguace cuando ya llevaba 62 años a flote.



BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española* (volúmenes VII, VIII y IX). Museo Naval de Madrid, 1973.
- ROCHE, Jean-Michel: *Dictionnaire des bâtiments de la Flotte de guerre française de Colbert à nos jours*. Tome I (1671-1870). Toulon, 2006.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid*. Tomo I. Ministerio de Defensa, Armada Española, Madrid, 2007.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar. Corpus Documental*. Tomo I. Ministerio de Defensa. Armada Española. Madrid, 2004.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Izar Construcciones Navales, 2004.
- ALCALÁ-GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*. Tomo I. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003.