

# LA GESTA DEL *GLORIOSO*

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
del Círculo Naval Español



UCHOS aficionados a la historia naval nos hemos conmovido con épicos combates en que un poderoso buque aislado y luchando contra fuerzas muy superiores, supo dar lo mejor de sí antes de su tan heroico como inevitable final. Y creemos que el nombre del *Bismarck* acude casi invariablemente al recuerdo cuando se habla de casos semejantes.

Pero tal vez los españoles, que tanto desconocemos o infravaloramos lo propio, tengamos en nuestra historia un caso que, salvando todas las distancias técnicas e históricas, sea comparable si no superior al del famoso acorazado alemán; remitimos el juicio al lector.

El *Glorioso* era un buque de 70 cañones construido en el arsenal de La Habana y botado en 1740, que por otro nombre o advocación religiosa ostentaba el de *Nuestra Señora de Belén*. El demostradamente robusto navío estaba en 1747 al mando del capitán de navío don Pedro Mesía de la Cerda, y en la primavera de aquel año zarpó de su base habanera conduciendo nada menos que cuatro millones de pesos duros en plata amonedada con destino a España. Don Pedro, cordobés de nacimiento, entró en la Orden de San Juan, de la cual era bailío en los años de que hablamos. Sentó plaza de guardia marina en Cádiz en 1717, participando seguidamente en las expediciones a Cerdeña, en la desgraciada batalla de cabo Passaro y en la afortunada de San Vicente de 1719, con la escuadra de don Rodrigo Torres. Luchó contra los corsarios argelinos en el Mediterráneo y participó en la afortunada conquista de Orán en 1732, navegando después por aguas americanas. Era, por tanto, un veterano bien probado en combate y navegación que, llegado el momento, supo llevar a cabo una de las campañas más notables de la historia de un buque en solitario.

## El primer combate

Tras una travesía sin incidentes de mención, el *Glorioso* llegó el 25 de julio a la vista de la isla Flores, en las Azores, divisando al poco a un numeroso convoy inglés de mercantes, escoltado por un navío, una fragata y un paquebote. El lugar tenía agradables recuerdos para los españoles, pues en esas aguas, en 1590, la escuadra de don Alonso de Bazán (hermano de don Álvaro, marqués de Santa Cruz) derrotó a otra inglesa, apresándole el famoso galeón *Revenge*, que había sido en varias campañas, incluida la de la *Invenci-*

ble, el buque insignia de Drake. Claro que, en 1747, la situación era muy distinta, puesto que la decidida política naval española del siglo XVIII aún no había conseguido los frutos materiales que alcanzó en la segunda mitad del siglo, y el gran Ensenada se dolía en 1746 de que la Armada sólo podía alinear 33 buques, tres de ellos en construcción, frente al centenar muy largo de los ingleses.

Pero todas éstas eran consideraciones académicas para el comandante del *Glorioso* ante el hecho inmediato de toparse con una fuerza enemiga muy superior, y las órdenes estrictas de conducir a salvo su valiosa carga. Por ello, dio toda la vela posible, alejándose de la agrupación inglesa. Viendo a aquel solitario navío español, el comandante inglés no dudó un momento: confiando la custodia del convoy al paquebote, que montaba 20 cañones, inició la caza con su navío y la fragata.

La fragata *Lark*, más velera y con 40 cañones, no tardó en dar alcance al buque español, y aunque no podía confiar en derrotarlo y apresarlo por sí sola, sí podía averiar su aparejo y retrasar su marcha, dando tiempo y ocasión para que el navío inglés se acercara y rematara su obra. La caza hacia el este se prolongó varias horas, hasta que ya a las nueve de la noche, pero con una gran claridad lunar que permitía el tiro con precisión, rompió el fuego sobre el *Glorioso*, que contestó a su vez. A las pocas descargas, la fragata quedó destrozada en el casco y con la pérdida de un mastelero, lo que la retrasó irremediabilmente, pero había cumplido su misión al averiar a su vez al español y permitir que se acercara el *Warwick*, navío de 60 cañones que no tardaría en dar buena cuenta del *Glorioso* (1).

Pero las cuentas no salieron, y no por falta de acometividad: el *Warwick* se situó, a eso de las dos de la madrugada, a tiro de cañón del *Glorioso* y el duro combate se reanudó hasta las tres y media. El amanecer descubrió al poderoso navío inglés sin mastelero de trinquete ni palo mayor, desmantelado e incapaz de continuar la lucha, mientras que el navío español, aunque también con graves daños, conseguía escapar.

El que un buque español rechazara victoriosamente a una fuerza muy superior cayó como un jarro de agua fría en el Almirantazgo, siendo sumariado y separado del mando el comandante del *Warwick* y jefe del convoy, capitán John Crooksanks. Pero éste no era sino el comienzo de la serie de desgracias que el buque español iba a causar a sus enemigos durante su travesía.

---

(1) Según FERNÁNDEZ DURO, en su clásica *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y León* (Editorial Naval, Madrid, 1973, vol. VI, cap. XX, pp. 340-349), el buque inglés era un tres puentes de 80 cañones, pero en la misma obra y volumen aparece por dos veces el *Warwick* como un navío de 60 cañones integrante de las escuadras inglesas que lucharon en los combates de cabo Sicié, en 1744, y La Habana en 1748, tratándose evidentemente del mismo buque. Nuestra opinión coincide con la de GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio, en *España en la Mar. Una historia milenaria* (Lunberg, Madrid, 1998, p. 66, en pie grabado número 55).

## El segundo combate y la segunda victoria

En el *Glorioso* los días siguientes fueron de improvisadas reparaciones y de confiada esperanza de alcanzar las cercanas costas peninsulares, pero si las primeras no pudieron ser más oportunas, los deseos de terminar tranquilamente la ya victoriosa travesía no tardaron en verse defraudados.

Despejada la espesa niebla que lo circundaba, el navío divisó el 14 de agosto el cabo de Finisterre, y poco después un navío británico de 60 cañones y dos fragatas, destacados de la escuadra del almirante Byng, que por entonces patrullaba las costas portuguesas de Lisboa a Oporto.

Esta vez fue el navío inglés el primero en atacar, aunque sólo para tener que retroceder desmantelado tras tres horas de fuego. Tomaron el relevo las fragatas, pero, pese a sus denodados esfuerzos, no lograron impedir que el *Glorioso* arribara el día 16 al pequeño puerto de Corcubión. Allí desembarcó el tesoro, y con los escasos medios disponibles en tierra compuso lo mejor que pudo sus averías, que incluían la pérdida del bauprés y de muchas de las vergas y jarcias, y el destrozo de la popa, acribillada por el fuego de enfilada de sus enemigos. Su dotación había sufrido la pérdida de cinco muertos y 44 heridos, pero aún le sobraban arrestos para continuar. Cabe imaginar las felicitaciones y parabienes que recibió por cumplir tan denodadamente su misión, venciendo en el camino a dos agrupaciones muy superiores.

Hechas aquellas reparaciones sumarias, don Pedro Mesía decidió dirigirse a Ferrol, la base más cercana, con la obvia intención de completarlas, pero un



Combate del navío *Glorioso* con el británico *Darmouth* (19 de octubre de 1747). (Óleo de Ángel Cortellini Sánchez, pintado en 1891. Museo Naval, Madrid).

viento contrario del noroeste y las propias averías, le impidieron por varios días conseguir su propósito, por lo que decidió aprovechar aquel viento y poner proa a Cádiz, dando, eso sí, un buen resguardo a la costa portuguesa para evitar un nuevo encuentro con la escuadra enemiga.

## El tercer combate

Todo se condujo como se había planeado, pero al doblar el cabo de San Vicente, obligada encrucijada y más en la era de la vela, el *Glorioso* volvió a ser descubierto por buques de la escuadra de Byng en la tarde del 18 de octubre, dándole caza pronto no menos de 10 embarcaciones.

Cualquier otro comandante, dado el estado de su navío y su apabullante inferioridad, se hubiera dado por satisfecho con lo conseguido, que era mucho, y tras una resistencia simbólica, hubiera arriado el pabellón, sin que nadie se lo hubiera recriminado en exceso. Pero don Pedro era de otro talante y decidió luchar hasta el fin en un combate que tiene pocos paralelos en la historia de la guerra naval.

De nuevo las primeras en alcanzar al baqueteado navío fueron dos fragatas corsarias, la *King George* y la *Prince Frederick* rechazadas tras tres horas de fuego, pero cuyo sacrificio permitió se acercara, ya de noche, el navío *Darmouth* de 60 cañones, dispuesto a poner fin al tan coriáceo buque español. El duro intercambio de andanadas cesó bruscamente cuando el navío inglés voló en pedazos al ser alcanzado en su santabárbara, pereciendo toda su dotación excepto 12 hombres. En las cubiertas de los buques perseguidores debió de reinar la consternación: ¡triste victoria iba a ser aquella que ya había costado tanto!, pero aquel sentimiento no debió sino reforzar aún más la determinación de que ese navío español debía acabar allí su carrera.

A las doce de la noche, y poco después de la tremenda explosión, alcanzaban al *Glorioso* el navío de tres puentes y 80 cañones *Russell*, así como otras dos fragatas rodeando al acribillado buque español, que, pese a saberse ya sentenciado, prolongó su resistencia hasta el amanecer, cuando había consumido sus municiones, tenía 33 muertos y 130 heridos en su dotación, carecía de cualquier aparejo y su casco hacía tanta agua por los numerosos impactos que su hundimiento era cosa de poco tiempo (2).

Los tan admirados como caballerosos vencedores dieron un trato más que cortés a los supervivientes, tanto en la travesía, como durante su estancia en Londres. Apresar un navío de 70 cañones les había costado uno de 60 con toda su dotación, serias averías en otros dos del mismo porte y notables en uno de tres puentes, por no hablar de las fragatas. Y por si fuera poco, el

---

(2) Por idénticas razones hemos rebajado la cifra de 92 cañones atribuida por Fernández Duro a *Russell* que, por cierto, también participó en el combate de cabo Sicié.

*Glorioso* había llevado a cabo su misión con completo éxito, al salvar el tesoro que le había sido confiado. Tales cosas escuecen, pero no podían dejar de ser altamente valoradas en un país de tan grandes tradiciones marineras. Indudablemente y como fue habitual durante el siglo XVIII, el navío español era superior en desplazamiento, robustez, dotación y peso de andanada a todos sus contendientes, excepto al último, un poderoso tres puentes, pero eso no amengua en nada el valor y la destreza con que combatió.

Ya liberado, don Pedro Mesía fue recompensado con el ascenso a jefe de escuadra, llegando al final de su más que honrosa carrera naval al grado de teniente general, desempeñando el cargo de virrey de Nueva Granada y falleciendo en Madrid en 1783. Desde hacía ya tiempo era marqués de la Vega de Armijo al suceder a su padre, primero en llevar el título.

Sus combates al mando del *Glorioso* hicieron época en la España de su tiempo, citándolos elogiosamente nada menos que don José Cadalso, el insigne escritor y militar español muerto heroicamente frente a Gibraltar en 1783 durante su último sitio, en sus conocidas *Cartas marruecas*, en concreto en la séptima. Aún hubo otro *Glorioso* en la Armada, un navío de 68 cañones botado en Ferrol en 1755, y que, sobreviviendo a muchos avatares, terminó sus días en 1818.

Algún lector se cuestionará la razón de incluir este episodio en nuestra serie de *Victorias por mar de los españoles*, aduciendo que, al final, el navío que tanto honor hizo a su nombre fue vencido de forma clara y contundente. No lo discutimos, pero tendrá que convenir con nosotros en que cualquier Marina, incluso las de mayor historia y tradición, estaría orgullosa de semejante derrota y la hubiera conmemorado dando reiteradamente desde entonces hasta la actualidad el nombre de «Glorioso» a uno de sus buques. Y bien cierto es que con muchos menos mimbres se han tejido en otras ocasiones grandes y aparatosos cestos que han sido juzgados unánimemente como obras únicas e insuperables.

