

## INTRODUCCIÓN

En diciembre del año 2013, Augusto Ferrer-Dalmau me llamó para hacerme partícipe del proyecto en el que pretendía embarcarme. Y nunca mejor dicho, porque de eso trataba la empresa, de barcos.

Se le notaba emocionado, como siempre que aborda una nueva obra. «*Voy a pintar el Glorioso*», me decía alborozado, pronunciando palabras e hilvanando medias frases a mayor velocidad de la que, seguramente, su mente era capaz de sintetizar. «*Hoy he comido con Arturo Pérez Reverte y con el almirante José Antonio González<sup>1</sup>, y entre plato y plato Arturo lo ha soltado a bocajarro: Tienes que pintar el Glorioso*». Me confesaba el interlocutor.

En honor a la verdad, y esto lo he sabido después de boca del propio escritor y académico, la propuesta surgió del almirante González. Charlando los tres distendidamente sobre la posibilidad de pintar algún famoso combate naval, fue el primero que apuntó: «*el Glorioso*». Justificaba la elección porque los combates sostenidos por este navío del siglo XVIII constituyen una de las grandes gestas históricas de la Marina, y como tal es enseñada en la Escuela Naval de Marín a los futuros oficiales de la Armada española. El almirante, no obstante, se apresuraría a manifestar sus dudas: «*no sé si es buena idea, se trata de una derrota*». Pérez-Reverte, conocedor de la historia puntualizó de inmediato: «*efectivamente, pero una derrota honrosa, y gloriosa*». A continuación relataría a Augusto los pormenores de la misma y enseguida el pintor visualizó la escena en su cabeza: un barco rodeado de enemigos. El último combate del *Glorioso*.

Tengo que reconocer que en un primer momento, pese al carácter insigne de los comensales y que la propuesta tenía todos los visos de convertirse en una de sus grandes obras de referencia, me tomé la misma con cierta frialdad. Y es que la primera reflexión que escapó de mis atribuladas neuronas fue: «*otro excelente proyecto que languidecerá antes de ver la luz*».

Basaba tan aventurada cavilación en las ya pretéritas e idénticas ocasiones en las que el artista me había adelantado una idea, me había pedido que iniciara el proceso de documentación de la misma, y el asunto había sido aplazado sine die. Todo tiene una explicación.

Conozco a Augusto hace más de un lustro, y en este tiempo he tenido el honor y el privilegio de asistir como espectador de lujo a una profunda evolución, tanto de su pintura como de los temas que aborda la misma. Pero también, en este periodo le he visto crecer hasta convertirse en referente indiscutible de un estilo inexplorado y aparentemente denostado dentro de los extraños canales de la pintura contemporánea. Este «*pirómano de temas*», como le definió la periodista Begoña Marín, ha sabido encauzar magistralmente

---

<sup>1</sup> José Antonio González Carrión es el actual Director del Órgano de Historia y Cultura Naval.

ese don que tiene para esto de los pinceles. Un don que se tiene o no se tiene, porque no se me negará que con poseer una técnica depurada, ésta no es suficiente para que el parto de un artista logre transmitir sentimientos y emociones capaces de estremecer las tripas de un espectador.

De manera autodidacta, pasó de pintar marinas y paisajes a sumergirse con entusiasmo en un estilo hiperrealista con el que poder plasmar escenas urbanas de su Barcelona natal. Hasta que un buen día, buscando ese espacio particular que cada artista anhela con necesidad, se decidió a dar el paso. Para los asistentes a la inauguración de una nueva exposición de paisajes debió resultar chocante, cuanto menos, contemplar un único lienzo en el que el protagonista fuera un jinete galopando. El cuadro se vendió en menos de diez minutos y dejó entreabierta la puerta del anhelado edén. La siguiente muestra, fue en exclusiva dedicada a jinetes carlistas. Cartel de todo vendido y la puerta abierta de par en par. Augusto Ferrer-Dalmau había materializado su sueño, pintar lo que verdaderamente le apasiona, y vivir de ello.

Y así, con caballos y soldados como actores principales, entre los que se han colado de nuevo pequeñas incursiones de temática naval, sus lienzos se han ido convirtiendo en excepcionales pizarras de la historia, que llenan un espacio necesario dentro del arte contemporáneo mundial. Sus clientes se han multiplicado exponencialmente y, con ello, las incontables propuestas para recrear escenas o hechos históricos, más o menos olvidados. La realización de todos ellos, se ha convertido en una quimera que le va a obligar a vivir, al menos, un par de vidas más. Con estos mimbres, y recordando la llamada del pasado invierno, me reitero en aquella primera reflexión: *«otro excelente proyecto que languidecerá antes de ver la luz»*.

Sin embargo, un detalle me permitió albergar pequeñas esperanzas de que la empresa pudiera llevarse a cabo. Esa circunstancia no era otra que uno de los promotores de la idea fuera, de nuevo, Arturo Pérez-Reverte. Y digo de nuevo, porque no sería la primera vez que una propuesta suya se viera plasmada en un lienzo a través del pincel de Augusto Ferrer-Dalmau. De hecho, en noviembre de ese mismo año estos dos maestros se juntaron para materializar una escena marinera, *«Caza al amanecer»*. En aquella ocasión la “actriz” principal era la Alejandra, una goleta mercante española que burló el férreo bloqueo británico en noviembre de 1805 para entrar en la ría de Pontevedra. *«Yo le conté una historia sobre la que pintar un cuadro y él la “escribió” sobre el lienzo con formas, colores y trazos»*, apuntaba entonces el novelista.

Había tardado apenas unos segundos en autoconvencerme. Si había alguien capaz de persuadir a Augusto para que pintara este nuevo proyecto, donde un histórico navío sería de nuevo el protagonista, ese era Arturo Pérez-Reverte. El escritor cartagenero partía con ventaja, disponía de cuatro ases en la mano: experto navegante, acostumbrado desde niño a corretear entre embarcaciones y uniformes azules con cocas en las bocamangas, apasionado de la historia española y de la divulgación de la misma y, sobre todo, amigo del artista. Triunfos más que suficientes para llevarse el gato al agua, o mejor dicho, el barco al agua.

En definitiva, que pasada esa vacilación inicial, colgar el teléfono y que el ordenador echara humo procesando información fue todo uno. Llegados a este punto, tengo que confesar que a pesar de sentir verdadera pasión por la historia y haber leído infinidad de relatos sobre la marina española, no sabía absolutamente nada acerca del *Glorioso*. Supongo que, a estas alturas de la introducción se trata de una novedad sorprendente para el público y decepcionante en particular para los historiadores y aficionados a los temas navales. No obstante, y en mi humilde opinión, pienso sinceramente que mi ignorancia se convirtió en una ventaja. Y es que no hay mejor regalo para un historiador que poder investigar sobre un tema ignoto para él. Nada se da por sabido o conocido, y cualquier hallazgo o detalle aparentemente sin importancia que esté relacionado con el asunto, puede resultar, como se verá, un tesoro.

Tras varias semanas intensas de búsqueda y recopilación de fuentes bibliográficas españolas e inglesas había logrado amasar ingentes montañas de información impresa y gráfica. Sin embargo, para alguien como yo, cuyo trabajo diario se desarrolla entre legajos originales de varios cientos de años, el resultado de la investigación no podía ser más desalentador. A la falta de coincidencia entre los distintos artículos y libros sobre aspectos relevantes de la historia, como el número y nombre de los buques que se enfrentaron al *Glorioso*, el número de cañones de aquellos, los roles atribuidos a determinados personajes o el destino final del buque y sus tripulantes; había que sumar la inclusión en algunos de ellos de determinadas citas carentes de referencias a documentos originales y por tanto de dudosa veracidad. En resumen, si se quería hacer un trabajo serio, había que partir de cero. La consulta de fuentes primarias se antojaba una tarea obligatoria.

La localización, análisis y lectura de infinidad de legajos, que se encontraban dispersos en innumerables archivos y bibliotecas, nos ha llevado más de un año. Han sido muchos los datos, imágenes, diarios de navegación, relaciones o estadillos hallados; la mayor parte inéditos. Y cada uno de estos hallazgos no sólo fueron encajando todas las piezas que conformaban el puzle de un relato fascinante, también lograron suscitar en mí un cúmulo de satisfacciones increíbles. Es muy difícil intentar explicar a una persona ajena a estos menesteres que el descubrimiento de un papel “viejo” pueda generar un sentimiento de bienestar o placer. Tampoco lo pretendo. Así que sólo apuntaré que hallar un manuscrito que, puesto en contexto, sea capaz por sí solo de reescribir la historia conocida sobre un determinado hecho, es verdaderamente a lo que aspira cualquier historiador. Esta obra es un claro ejemplo de aspiraciones colmadas.

En cuanto al objetivo inicial del libro, es evidente que se trataba de transmitir cuál había sido el proceso seguido en la creación de un lienzo que describe un hecho histórico concreto, el último combate de un barco que supo ser fiel a su nombre. Sin embargo, debido al gran número de novedosas revelaciones halladas, que no sólo se circunscribían a los combates sostenidos por el *Glorioso*, se pensó que se debía contar la historia desde el principio. Estábamos obligados a corregir los errores históricos escritos hasta la fecha y dar testimonio del resto de hechos protagonizados por una serie de personajes que sirvieron con honor, dedicación y lealtad a su país. Para que su memoria sirva de pequeño homenaje a todos ellos y como acicate para las nuevas generaciones. Para conseguirlo, era necesario hablar, aunque fuera de manera sucinta, de la Armada de la primera mitad siglo XVIII, de

sus impulsores, de sus barcos, de sus tripulaciones, de las tácticas y de las batallas navales. Sólo de ese modo se podría abordar la historia del buque, desde que éste fue proyectado en un papel, hasta su último viaje a Spithead<sup>2</sup>.

Cuando el número de hojas escritas era ya tan elevado que nos hacía vislumbrar el final del libro, nos dimos cuenta que éste resultaba demasiado serio y académico, como para tener cabida en la idea inicial que se había tenido sobre el mismo. El consejo dado por alguno de los historiadores y amigos que estaban realizando ya las correcciones, vino a corroborar dicha opinión. Finalmente se harían dos libros. Uno dedicado en exclusiva a glosar el proceso creativo del lienzo, donde las imágenes y los bocetos del pintor fueran los protagonistas. Y este, más formal y específico, donde los actores principales fueran el navío y su historia. Hay que reconocer, no obstante, que la propia vida del *Glorioso* lo ha puesto muy fácil. Esta obra, como podrán comprobar, está llena de muchos de los ingredientes de una novela de aventuras: acción, intriga, viajes, héroes, espías, tesoros escondidos, etc. Aun así, todas las cuestiones abordadas están basadas escrupulosamente en un laborioso proceso de documentación, en el que se ha contado con el inestimable apoyo de reputados historiadores y de distintos expertos en cuestiones de navegación, ingeniería naval, cartografía o uniformología, por citar algunas especialidades.

Para finalizar este proemio rescataré las respuestas dadas por el almirante José Antonio González Carrión, a dos preguntas que se le formularon durante una de las muchas entrevistas concedidas con motivo de la exposición dedicada a Blas de Lezo<sup>3</sup>. Sus respuestas justifican en cierto modo la finalidad de este libro. En la primera se le preguntaba: ¿por qué los españoles tienden a olvidar a sus héroes? Su respuesta fue:

*«En general a sus figuras distinguidas. España ha sido cainita y, sobre todo, hemos sido perezosos y hemos dejado que otros escriban nuestra historia. Al permitirlo, los extranjeros han escrito acorde a sus gustos e intereses. Además, en España tendemos a dar poco valor la actuación de los nuestros y a valorar mucho más lo que han hecho otros. Hemos tenido la autoestima muy baja».*

En la segunda cuestión se le interpelaba acerca de si España necesitaba recuperar sus mitos. El almirante no se limitaba a contestar, también incitaba claramente a continuar con la trascendental tarea de escribir nuestra historia: *«Necesita exponer lo que ha hecho, la realidad de su historia. Y requiere de historiadores que cuenten eventos que merezcan la pena. Aquí faltan muchas cosas por contar».*

Y en eso estamos. Tanto el magnífico lienzo de Ferrer-Dalmau como este texto son prueba de ello. Pero recuerden, todavía faltan muchas cosas por contar.

<sup>2</sup> Rada del puerto de Portsmouth (Inglaterra).

<sup>3</sup> Ministerio de Defensa y Museo Naval de Madrid (2013): *Blas de Lezo, el valor de Mediohombre*.