

## NOTA DEL AUTOR

Este artículo es un breve resumen de algunos de los capítulos que aparecen en el libro “*El Glorioso*”<sup>1</sup>. Dichos apartados están referidos a los dos primeros combates que sostuvo el navío de setenta cañones *San Ignacio de Loyola*, alias *Glorioso*, contra buques de guerra británicos, en el verano de 1747.

No obstante, se advierte al lector que en un intento de reducir el texto y hacerlo más fluido y ameno se han eliminado deliberadamente la práctica totalidad de las transcripciones de textos británicos, así como las notas de pie de página.

En cuanto a la transcripción de textos de época, todos ellos entrecomillados, es necesario precisar que aunque determinadas palabras o frases incumplan las actuales reglas de ortografía, éstos han sido copiados respetando las grafías empleadas, con el único propósito de preservar la fidelidad al documento original.

## COMIENZA LA EPOPEYA

A finales de mayo de 1747 el *Glorioso* partía desde Veracruz con la misión de trasladar a la Península un valioso cargamento, que en la actualidad estaría valorado en más de cuatro mil millones de euros. El viaje transcurrió sin novedades que reseñar hasta que, el martes 25 de julio, «*á las 5. de la mañana (...), en la latitud, de 41. grados; y en la Longitud 352. grados 20 minutos, meridiano de Thenerife del Cabo de Finisterra 207. leguas*», todo cambió.

El capitán español había descubierto diez velas por su proa, que no pudo identificar debido a la espesa neblina reinante. Aun así mandó «*ceñir el viento con Proa al N. amurar la maior y hazer toda la fuerza de vela para mantener el barlovento*». Por último, ordenó zafarrancho. A las doce del mediodía se aclararon los horizontes y pudo descubrir quince embarcaciones, de las que once eran navíos.

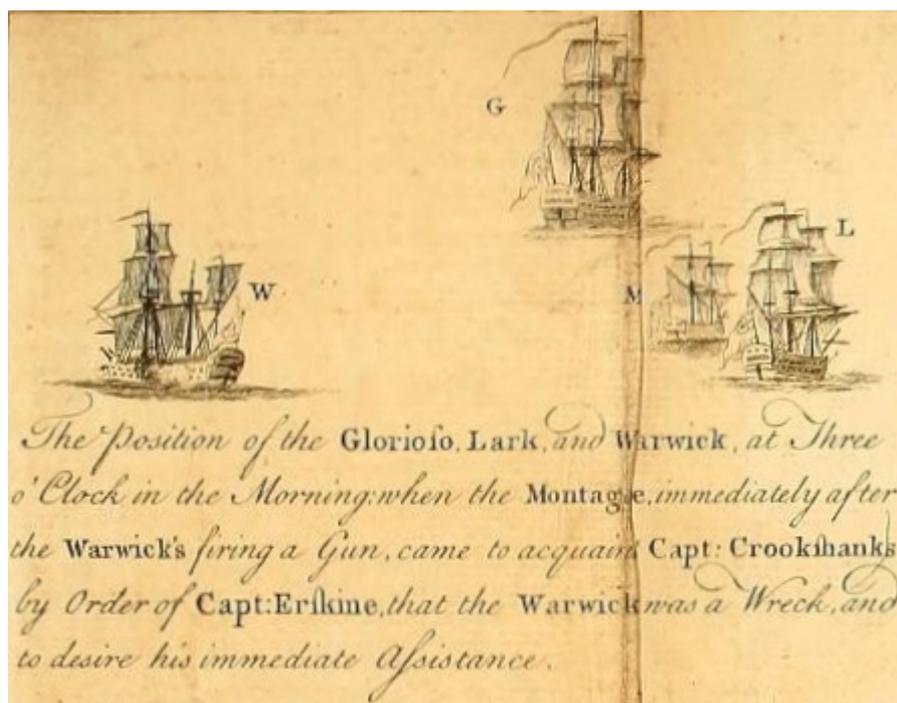
Pedro Messía aún no lo sabía, pero se había topado con un convoy inglés escoltado por varios buques de guerra. En el momento de avistar al *Glorioso*, constaba de trece mercantes, el navío *Warwick* de sesenta cañones, la fragata *Lark* de cuarenta, el transporte de tropas *Beaufort* de veinte y el paquebote *Montagu*. Este último sería el tercer buque involucrado directamente, junto a la *Lark* y el *Warwick*, en la persecución del *Glorioso*. El paquebote, que estaba capitaneado por el Sr. Connelly, pertenecía al *Office of Ordnance*, de ahí que no aparezca reflejado en los listados de buques de la *Royal Navy*. En cuanto a su armamento, las fuentes inglesas consultadas no determinan el número de cañones que portaba; sin embargo Pedro Messía se refería a esta embarcación en su diario de navegación como un «*Bergantín de bastante vela (...), con su Artilleria de a quatro, de porte de 16. Cañones*».

Se debe aclarar que el capitán John Crookshanks, comandante de la fragata *Lark*, era el oficial más antiguo. Por tanto, el capitán Erskine, comandante del *Warwick*, estaba bajo su mando a pesar de dirigir un buque de mayor porte. El detalle, aparentemente nimio resulta transcendente, ya que el choque de egos entre ambos oficiales influiría decisivamente en su comportamiento durante los combates con el navío español.

---

<sup>1</sup> PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín (2015): *El Glorioso*. Valladolid: Galland Books.

Tras el avistamiento mutuo, Crookshanks ordenó iniciar la persecución del *Glorioso*, pero manteniendo su rumbo inicial junto al resto del convoy. Cuatro horas después, ante el alejamiento inevitable de su presa, ordenó al paquebote *Montagu*, el más veloz de sus barcos, que iniciara la caza del navío español. Al caer la noche la escuadra había perdido de vista a los dos barcos, pero poco después el *Montagu* disparó sus cañones y encendió falsos fuegos en su cubierta para marcar su posición. Las señales, divisadas por el comandante inglés, hicieron comprender a éste que el enemigo había virado, tomando un rumbo diferente al seguido por sus barcos. Si quería capturarlo, no tenía más remedio que dejar los mercantes bajo la protección del *Beaufort*, e iniciar la persecución en compañía del *Warwick*.



Mapa explicativo donde se muestran las posiciones de los tres barcos ingleses con respecto al *Glorioso*, durante la persecución de éste. Aunque en esta lámina el paquebote es identificado como *Montague*, se trata de un error tipográfico.

Al anochecer del 26 de julio, tras una persecución que duraba ya casi cuarenta horas, las distancias se habían acortando drásticamente con el resto de buques británicos. La táctica a emplear por John Crookshanks era sencilla sobre el papel, sobrepasar a su presa durante la noche para ganarle la proa. Si lo lograba, podría lanzarle una andanada en una posición muy ventajosa obligándole a virar. De este modo, daría tiempo al *Warwick* para alcanzarlos, y así poder enfilar a su enemigo entre los fuegos de los dos buques. Un plan simple, pero con un grave problema de inicio: el comandante de la *Lark* no informó del mismo al capitán Erskine.

### El primer enfrentamiento

Este combate es conocido como el de las Azores, aunque realmente, y según el diario de navegación de Pedro Messía, las islas más occidentales habían sido sobrepasadas dos días antes. Si se trasladan las coordenadas expresadas por el

comandante español a una carta náutica referida al meridiano de Tenerife, se comprueba que el duelo artillero tuvo lugar a unos doscientos kilómetros al norte del archipiélago<sup>2</sup>.

Al anochecer del miércoles 26 de julio, con los horizontes abromados y advirtiendo el capitán español que los tres bajeles enemigos se le venían encima, tomó la iniciativa. Pedro Messía lo describió así en su diario: *«a las 9 de la noche, viendo que me entravan mande aferrar todas mis velas Pequeñas Cargar las maiores, largar la Bandera y Gallardete quedándome solo con las Gavias»*. Los acontecimientos se sucedieron rápidamente. El *Glorioso*, con el paquebote pegado a su aleta de estribor, arribó de improviso hacia él, disparando a bocajarro *«algunos cañonazos»*. El *Montagu*, sin disparar un solo cañón, se alejó para no volver a acercarse.

La maniobra había situado al navío español al costado de la *Lark*. El enfrentamiento fue corto:

*«con mi arrivada le franquee bien su Costado, y le disparé todas las dos Baterías de la banda de Estribor, y el me correspondio con las suias, reconociendo heran sus valas de a 12, le desarbolé del Mastelero de sobremesana, y arribó, por lo que consideré, yba bien yncomodado, pues no bolvio á entrar más en funcion»*.

Tras haberse deshecho de dos de sus perseguidores en pocos minutos el capitán de la *Zerda*, no iba a consentir que el enemigo le arrebatara la iniciativa. Lo más fácil hubiera sido aprovechar la oscuridad de la noche y haberlos dejado atrás. Sin embargo, el comandante español tenía muy claro lo que debía hacer. Con gran seguridad, como si lo hubiera estado planeando durante días, viró su barco en redondo y se dirigió, manteniendo el barlovento, directamente a por el que pensaba sería el buque insignia enemigo.

*«viré de bordo por redondo para ir sobre el que hacia de Comandante, y teniendolo por mi sotavento, arrivé sobre el poniendome amedio tiro de fusil, le di una descarga cerrada con ambas baterias de la Banda de bavor, del Alcazar, y toda la fusileria, á que me correspondio, y luego que me hubo pasado viró de bordo por mi aleta de babor, arrivé para presentarle bien el costado, poniendome amedio tiro de Pistola de el, para que mis tacos pudiesen alcanzarle; y no desperdiciar tiro alguno (...)*».

La noche era oscura, pero durante el intercambio artillero las deflagraciones de la pólvora permitían ver a las tripulaciones de la *Lark* y el *Montagu* los cascos de ambos barcos tan claramente como si hubieran estado iluminados a propósito. A las doce, los dos navíos se quedaron inmovilizados por falta de viento, así que no había disyuntiva posible. Se trataba de vencer o perecer en el intento. A este respecto, merece la pena referir una anécdota relacionada con el capitán Messía. En la misma se deja bien a las claras que la famosa flema británica no era una cualidad exclusiva del pueblo anglosajón. Apuntaba el comandante español en su diario: *«A la 12 de la noche se calmo enteramente el viento, y no hubo otra maior novedad que proseguir el combate y duro con el»*.

---

<sup>2</sup> En los manuscritos y legajos españoles empleados en la documentación del texto, incluido el diario de navegación del capitán del *Glorioso*, el meridiano de referencia utilizado es el de Tenerife.

En este momento del enfrentamiento, también debemos referirnos a los ya mencionados egos que, de nuevo, hicieron acto de presencia. El enfrentamiento entre el *Glorioso* y el *Warwick* había comenzado alrededor de las diez de la noche. Pero, sorprendentemente, a las tres de la mañana todavía continuaba el cañoneo y el capitán Crookshanks no había hecho acto de presencia. Desde que el *Glorioso* realizó su primera andanada sobre el *Warwick* habían pasado más de cinco horas y el buque de Erskine seguía luchando solo, sin recibir la ayuda de su jefe. Como consecuencia del cuestionable comportamiento de este último, el Almirantazgo británico le sometería a un consejo de guerra, expulsándolo con deshonor de la *Royal Navy*.

A las tres y cuarto de la mañana entró «*un poco de viento por el ENE*». El capitán Erskine decidió que había sufrido suficiente castigo. Aprovechó el viento favorable y se alejó del *Glorioso*. Pedro Messía había resultado victorioso. El *Warwick* desarbolado de su «*Mastelero maior, y de su Mastelero de Juanete de velacho (...) salió bien estropeado*», pues nada más zafarse del buque español «*disparó algunos Cañonazos sin vala, y puso faroles en el tope del trinquet*». Señal que de la Zerda interpretó, «*fuese de pedir socorro*». Tenía razón, así lo interpretaron también desde el lado británico: «*The Warwick then fired one of her after lower Deck Guns; which could bear no other Construction than to be a Signal of Distress*»<sup>3</sup>.

Al amanecer del día 27 de julio de 1747, el convoy inglés estaba ya «*a distancia de dos leguas*». Al mediodía, Pedro Messía los perdió definitivamente de vista. Su informe sobre el combate finalizaba con un recuento de las bajas y el número de disparos efectuados.

*«Los muertos que he tenido durante la funcion han sido tres Hombres de mar y dos Pasajeros, llamados Don Pedro Ygnacio de Urquina y Juan Perez Veas. Heridos levemente, primero y segundo Condestable, y un Artillero de Brigada. Ynfanteria 10. solo uno de mucho cuidado, los demás levemente. Artilleros, Marineros, y Grumetes 29. seis gravemente de los quales, en los días despues, murieron quatro, y el Soldado también. Sean disparado 406. Cañonazos del Calibre de á 24: 420. de a 18: 180 de a 8: 4.400 Cartuchos de fusil».*

Llama la atención el número de balas de fusil disparadas. Para apreciar mejor tan elevada cifra veamos un ejemplo gráfico. La batalla de Borodino (1812) es considerada por los historiadores el día más sangriento de todas las Guerras Napoleónicas. En la misma se emplearon mosquetes de chispa similares a los usados durante mediados del siglo XVIII. Según las estimaciones más fiables la infantería francesa efectuó ese día 1.400.000 disparos, una media de entre diez y quince por soldado en las aproximadamente doce horas que duró la batalla. Si se tiene en cuenta que en el estadillo de la tripulación del *Glorioso* se precisaba que los cabos y soldados dotados de fusil eran 140, cada uno de ellos realizó más de treinta disparos de media, en las seis horas de enfrentamiento con la *Lark* y el *Warwick*.

---

<sup>3</sup> [Entonces el *Warwick* disparó uno de los cañones posteriores de la cubierta inferior, lo cual no podía tener otra interpretación que la de ser una señal de socorro].

## COMBATE NAVAL DEL 26 DE JULIO DE 1747 ENTRE LOS BUQUES BRITÁNICOS *MONTAGU*, *LARK* Y *WARWICK* Y EL NAVÍO ESPAÑOL *SAN IGNACIO DE LOYOLA*, ALÍAS *GLORIOSO*.

Entre paréntesis se especifican el número de cañones de cada uno de ellos. Aunque esa noche había luna llena, la visibilidad era casi nula al estar el cielo cargado de nubes. Durante todo el enfrentamiento el viento sopló del Noreste. El capitán Pedro Messia de la Zerda, comandante del *Glorioso*, mantuvo siempre la iniciativa y el Barlovento.



Los dibujos de este diagrama explicativo han sido realizados por Carlos Parrilla Penagos.

Durante la siguiente semana se desarrolló la navegación en dirección a Ferrol sin novedades de mención. El domingo 13, un día claro y con el cielo despejado de nubes, el vigía del palo mayor divisó tres velas. La primera de ellas, un paquebote identificado por el propio Messía, «*de porte 14 a 16 cañones al parecer corsario respecto la mucha gente que le beia con el antejo y lo tascado de su costado y en sevado*», y las otras dos sin identificar.

### **Combate del cabo Finisterre**

El lunes 14 de agosto amaneció, «*con los horizontes claros el viento bien fresco y variable del NE al ENE y la mar algo gruesa del NE*». A las «*4¾ de la mañana*» se volvieron a avistar dos velas a cuatro leguas a sotavento, pero sería a la una de la tarde cuando el capitán del *Glorioso* apuntó en su diario:

*«hubo sol y observe 43 grados 34 minutos de latitud considerandome en los 7 grados y 27 minutos de longitud Rumbo navegado al ESE (...) demorandome el Cavo de finisterra al S en distancia de 9¾ leguas y la Ysla de Sisarga al L. 5 grados al S. a 12 leguas (...) aviste por mi Proa 3 embarcaciones que benian en buelta mia y a las 2 reconocí ser Ynglesas por los Gallardetes y vanderas de la divisa blanca (...) con mi reducido aparejo no pude hacer otra cosa que esperarlas y a las 3 mande Cargar mis maiores quedandome solo con las Gavias y estando una milla cerca de mi me asegure ser el uno de 60 Cañones y los otros dos una fragatilla de 24 un Paquebot de a 16».*

Según las fuentes británicas los buques eran el navío *Oxford* de cincuenta cañones, la fragata *Shoreham* de veinticuatro y la balandra *Falcon* de catorce. A las cuatro de la tarde los tres bajeles sobrepasaron al *Glorioso* por ambas bandas a distancia prudencial sin hacerle fuego. El mayor por sotavento y los dos menores por barlovento. Nada más superar la popa del navío español, el *Oxford* «*viro de bordo, cargo su trinquete y abló con los dos pequeños*». Poco después, el capitán Messía al ver al navío inglés «*marear su trinquete*» para venir sobre él, volvió a tomar la iniciativa. Viró en redondo, y se dirigió hacia el buque británico de manera decidida ganándole el barlovento. De la Zerda describió el combate con las siguientes palabras:

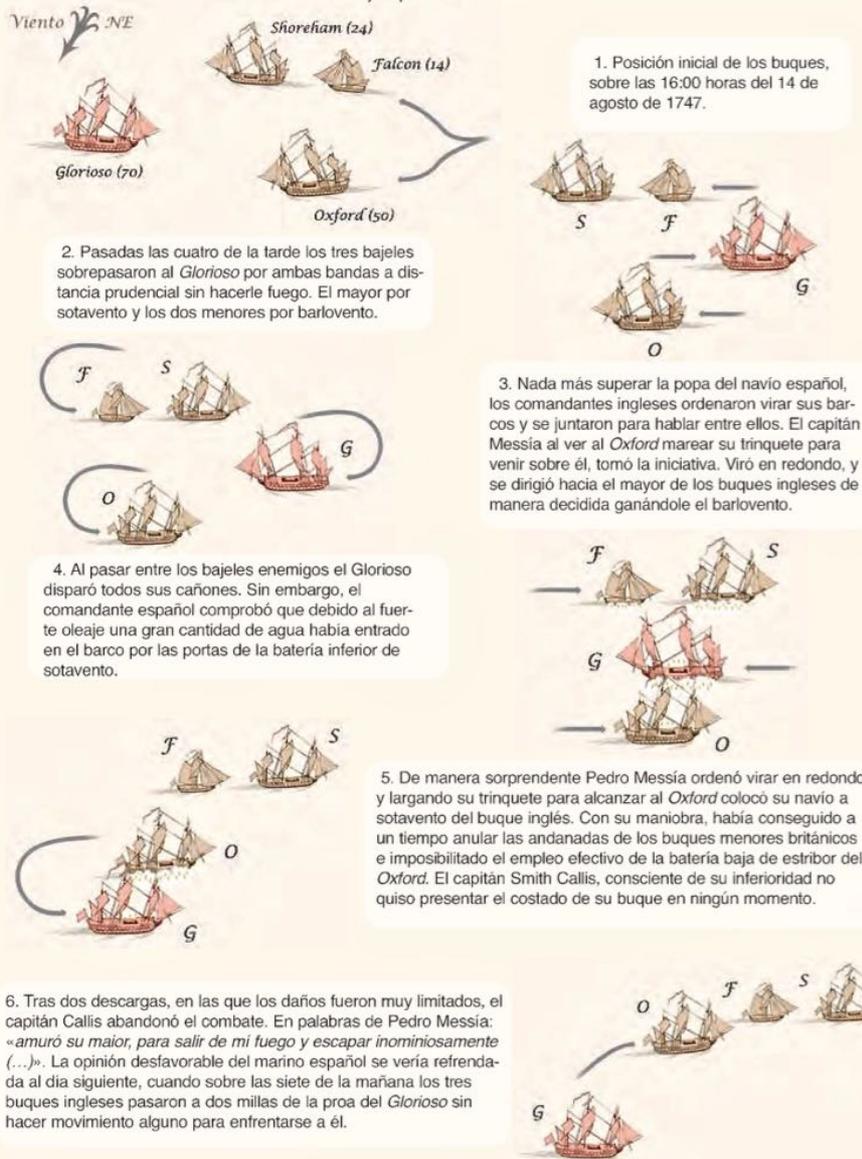
*«Al igualarnos me dió su descarga aque le correspondi con la mia, de ambas vaterias de la vanda de bavor y los 2 pequeños, tambien me dieron su descarga, volvi a virar de bordo sobre él y largue el trinquete para alcanzarlo, pasando por su sotavento, á causa de poder mejor manejarme por mi primera bateria, que con la mucha mar que avia, experimenté en la primera descarga haverme entrado porcion de agua en el entrepuentes, el nunca quiso presentarme su costado, y los pequeños pusieronse a barlovento. Nos hicimos fuego de una y otra parte, con dos descargas que a la ultima largo por alto, el rizo que tenia a las Gavias, y los Juanetes, amuró su maior, para salir de mí fuego y escapar inominiosamente, como lo consiguio a las 7 de la tarde arrunvando la vuelta del Sur sudeste, dejando las armas de S.M. vencedoras; (...) ceñi el viento gobernando al sureste, luego que entro la noche los perdi de vista».*

El duelo había durado casi tres horas. Un enfrentamiento donde habían escaseado las andanadas, pero donde el sentido táctico y la audacia del capitán español

le habían dado la victoria. Prueba de ello fueron las pocas bajas, cinco heridos leves «*de astillazos*», entre los que se encontraban el teniente de navío Josep de Rojas y el de fragata Joseph Veanez. Los daños también fueron limitados: «*En el aparejo tuve algun daño y el mastelero de Velacho pasado de un balazo dejando su vala dentro. La Berga maior recivio otro valazo y son del calibre de a 18. Ótras 2 me pasaron el Costado por la segunda Vateria*».

### COMBATE NAVAL DEL 14 DE AGOSTO DE 1747 ENTRE LOS BUQUES BRITÁNICOS OXFORD, SHOREHAM Y FALCON Y EL NAVÍO ESPAÑOL SAN IGNACIO DE LOYOLA, ALÍAS GLORIOSO.

Entre paréntesis se especifican el número de cañones de cada uno de ellos. Durante todo el enfrentamiento el viento sopló fuerte del Noreste y había fuerte marejada. El capitán Pedro Messia de la Zerva, comandante del *Glorioso*, en un momento del combate decidió llevar su buque a sotavento de los buques enemigos porque dicha posición le ofrecía más ventajas que inconvenientes.



Los dibujos de este diagrama explicativo han sido realizados por Carlos Parrilla Penagos

Volviendo a las consecuencias del combate, el comandante del *Oxford*, sería juzgado en Portsmouth ese mismo año. Otros autores aseguran que el capitán Callis era tan celoso de su honor que fue él mismo el que solicitó someterse a un consejo de guerra que determinase la causa del fracaso. Finalmente sería exonerado de cualquier responsabilidad.

No obstante, la opinión desfavorable que el marino español manifestó sobre el capitán Smith Callis se vería refrendada a la mañana siguiente.

*«Amanecio con los horizontes claros y el viento bien fresco por el ENE con mucha marejada del NE (...) a las 7 aviste las mismas tres embarcaciones por mi Proa, al SE, y yvan ciñendo el viento la buelta del norte a las 8 pasaron por mi Proa como a 2 millas de distancia sin hazer movimiento alguno».*

A las once los perdería de vista para no volver a verlos. Durante el resto del día el *Glorioso* navegó hacia el sureste «*en demanda de la tierra*», divisando el cabo Finisterre al noreste en las últimas horas de la tarde, a una distancia de 4 a 5 leguas. El miércoles 16 de agosto de 1747 se levantó una espesa niebla sobre las ocho que oscureció toda la costa, obligando a gobernar el navío hacia el sur. Pasado el mediodía y «*haviendo aclarado un poco los horizontes*», Pedro Messía volvió a divisar el cabo a una distancia de una legua. Había llegado el momento de buscar un fondeadero seguro. Sus disposiciones para lograrlo quedarían reflejadas en su diario con las siguientes palabras:

*«Mande echar el Bote al agua y que fuese un oficial en el a tierra por practicos al Santo Christo de finisterra y me trajere practico, a las 5 de la tarde bolvio con 4 de ellos y 5 Barcos Pescadores que me remolcaron ayudados de mi lancha y Bote para entrar en la Ria de Corcubion donde a dicha Boca fondee, a las 8½ de la Noche en 16 brazas fondo de arena y lama suelta distante de la Villa de Corcubion ½ legua».*

Si se leen detenidamente las palabras del capitán de la Zerda, y se observan las profundidades marcadas en el «*Plano de la Ría o Puerto de Corcubion*» que se incluye en el libro, se infiere claramente que el buque había sido fondeado en la entrada de la ría, no en su interior. Según su declaración posterior los continuos «*vientos fuertes, por el nordeste*» no le permitieron llegar «*con inmediacion á la población de Corcubion, hasta el dia 18 en la noche*». Finalmente, había conseguido llevar su navío a un puerto español bajo la protección de sus hipotéticas defensas. A pesar de la aparente seguridad que pudiera derivarse de una situación tan favorable, el *Glorioso* estuvo durante varios días en serio peligro de ser abordado y su cargamento tomado. Pero esa, es ya otra historia.

Agustín Pacheco