

LA HAZAÑA DEL NAVÍO SAN IGNACIO DE LOYOLA (ALIAS GLORIOSO), 1747

Antonio BARRO ORDOVÁS



You have got the nut but not the kernel.

*Commodore Walker Matthew Buckle,
comandante del HMS Russell.*

Antecedentes



finales del siglo xvii Francia era la primera potencia naval mundial gracias al genio y dirección de Jean-Baptiste Colbert, el gran administrador de Luis XIV. La Marina francesa (Marine Royale) llegó a tener en el cénit de su expansión 105 buques de línea, de un total de 358 unidades, y 23.000 hombres (1). Las otras potencias navales eran Holanda e Inglaterra. España, aunque en 1631 había logrado una victoria naval cuando Antonio de Oquendo venció a la flota holandesa del almirante Adrian Hans-Pater en el combate de los Abrojos, había perdido el estatus de gran potencia marítima tras la derrota de las Dunas, también contra los holandeses, en 1639.

El resurgimiento naval español comenzó a principios del siglo xviii, cuando España encontraría a su propio Colbert en la persona del marqués de la Ensenada, así como en una serie de marinos, diseñadores e ingenieros navales, tales como Jorge Juan, Antonio de Ulloa, Romero

(1) MCNEIL, John Robert: *Atlantic Empires of France and Spain, Louisburg and Havana, 1700-1763*, p. 61, en HARBRON, John D.: *Trafalgar and the Spanish Navy*. Conway Maritime Press Ltd., 24 Bride Lane, Fleet Street, Londres EC4Y 8DR (1988), p. 14.

y Fernández de Landa, Gautier y Juan de Acosta, sin olvidar a José Patiño y Rosales, superintendente general de Rentas Reales entre otros cargos, que serían los artífices de una flota moderna y eficaz que llegaría a ser la tercera potencia naval a lo largo del Siglo de las Luces. Uno de los logros que contribuirían a este resurgimiento de la Armada fue la construcción de los arsenales y sus correspondientes «astilleros reales» en Ferrol, Cartagena, Guarnizo (Santander) y La Habana. Este último resultó ser el más competitivo gracias a lo barato de su mano de obra en relación con la de la Península y a que, por otra parte, tenía suministros ilimitados de excelentes maderas de caoba y teca procedentes de Cuba y América Central. Hay que tener en cuenta que para construir un navío de 74 cañones —el caballo de batalla de las marinas del siglo XVIII— hacían falta unos 3.000 árboles.

La construcción del navío *San Ignacio de Loyola* y la Guerra del Asiento

El *San Ignacio de Loyola* (alias *Glorioso*), gemelo del *Nuestra Señora de Belén* (alias *Invencible*), era un navío de 70 cañones. Fue botado en el astillero de la Tenaza (La Habana) el 4 de noviembre de 1739. Las obras se habían iniciado en 1738 y se prolongarían hasta 1741. El proyecto era obra de Ciprián Autrán Oliver y la ejecución de los trabajos la dirigió Juan de Acosta.

Curiosamente, el año de la botadura de este buque coincidió con el comienzo de la llamada Guerra del Asiento (1739-1748) entre España e Inglaterra, también conocida por los ingleses como la Guerra de la Oreja de Jenkins (*War of Jenkins' Ear*). Este conflicto se unió, a partir de 1742, a la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748), cuyo resultado en América y el Caribe se saldó con la derrota de los británicos y la capitulación del almirante inglés Vernon a manos del español Blas de Lezo en la defensa de Cartagena de Indias en abril de 1741.

Fue en el transcurso de esta contienda cuando sucedieron los hechos de armas en los que se vio involucrado el *Glorioso*.

El combate de las Azores

El 28 de mayo de 1747, el navío *San Ignacio de Loyola* se hacía a la vela desde Veracruz para cruzar el Atlántico con destino a la Península, al mando del capitán de navío Pedro Mesía de la Cerda, siendo su segundo comandante el capitán de fragata Francisco de León y Guzmán. La misión de este buque consistía en transportar a España un cargamento de más de cuatro millones de pesos duros en plata amonedada, así como oro, cacao, azúcar, vainilla, bálsamo, grana fina y silvestre, cueros y artículos de uso medicinal.

La travesía transcurrió sin incidentes hasta el 25 de julio —dos días después de haber dejado atrás las Azores— cuando, de madrugada, los servio-las avistaron unas 10 velas en el horizonte, si bien al principio no se identificaron como enemigas debido a la calima. Por fin, hacia el mediodía, se levantó la neblina y se descubrió que los buques formaban parte de un convoy inglés de 15 velas, entre las cuales se encontraban el navío *Warwick*, mandado por el *captain* (capitán de navío) Erskine, de 60 cañones; la fragata *Lark* (*captain* John Crookshanks), de 40 según el mismo capitán, aunque Schomberg dice que eran 44; el transporte de tropas *Beaufort*, de 20, y el paquebote *Montagu*, de 16. Curiosamente, el comandante de la fragata, Crookshanks, era más antiguo que el del navío, Erskine, lo que traería consecuencias negativas para los ingleses en el posterior desarrollo de los acontecimientos.

Los británicos habían avistado a su vez al *Glorioso*, por lo que *Captain Crookshanks gave Chace* (sic) *to her; but keeping as much as possible in the Track of his Voyage. About 11 o’Clock* (sic), *the Lark made a Signal to the Montagu Packet to chace, who went superlatively better than either of the Men of War... At 9 o’Clock at Night, the Fleet entirely lost Sight of the Chace* (2), aunque poco después, pasadas las 10 de la noche, el *Montagu* volvió a avistar al buque español y encendió falsos fuegos para avisar al resto de los barcos ingleses.

La búsqueda del navío enemigo continuó hasta que, a las 02:00 del día 26, la *Lark* volvió a descubrir a su presa. La caza prosiguió toda la jornada, y a las 12:00 la persecución duraba ya más de 24 horas, durante 13 de las cuales se habían ido separando de la derrota del convoy, navegando el *Warwick* próximo a la *Lark* y por su popa, mientras que el *Montagu* se encontraba en las cercanías del *Glorioso*, con el que había intercambiado unos disparos a las 06:00 de la mañana. A las 22:30 la *Lark* estaba tanto avante con el español y a sotavento, presentando su costado de babor al navío, y el *Warwick* por la popa y un poco a barlovento de la fragata.

Las intenciones de Crookshanks eran ganar la proa al navío para dispararle una andanada obligándolo a virar, con lo que el *Warwick* podría alcanzarlos y el español quedaría entre dos fuegos. El problema fue que el comandante de la *Lark* no informó, ni menos consultó, al comandante del *Warwick*: *... it may be necessary to shew [to show, arcaico] the Reasons why Captain Crookshanks did not consult Captain Erskine, in regard to his design and method of Attack: Because Captain Erskine has loudly, and with uncommon Arrogance, censured Captain Crookshanks, for not asking his Advice; treating it even as criminal*

(2) CROOKSHANKS, John (1759): *The Conduct and Treatment of John Crookshanks, Esq; Late Commander of His Majesty’s Ship the Lark; Relating to His Attempt to take the Glorioso, a Spanish Ship of War, in July 1747*. Londres: impreso por J. Scott, en Black-Swan, Pater-Noster-Row, 1759, pp. 5 y 6.

Neglect. Captain Crookshanks was senior Officer: And there is not any Law, Order, or Prescription, that directed such a Consultation (3).

De la Cerda, al verse a distancia de tiro de sus enemigos, abrió fuego primero contra el *Montagu* —que se apartó de la escena de la acción—, presentando a continuación su costado de estribor a la *Lark* y disparándole una andanada que le desarboló el mastelero de sobremesana. La fragata contestó al fuego del navío, pero a continuación cayó a sotavento y se alejó, no volviendo a entrar más en combate. A continuación, el *Glorioso* viró en redondo y, sin perder el barlovento, se dirigió, de vuelta encontrada, al costado del *Warwick*, enviándole una andanada con sus baterías de babor: *This skillful Management of the Spaniard, greatly embarrassed Captain Erskine, obliged him to bear round up, ... in such a Manner, as to find himself Midship-Beam and Midship-Beam a-breast of the Enemy, whom, by this Proceeding, he suffered to take the greatest Advantage... and attack him at the Distance he liked* (4).

Una vez traspasado el navío inglés, su comandante, Erskine, viró de bordo y, manteniéndose a sotavento, presentó su costado de estribor al español, comenzando un intenso cañoneo entre los dos navíos, a resultas del cual el *Warwick* quedó seriamente averiado: *The two Ships being then a-breast, as just now described, the Glorioso began to fire her Guns deliberately, and slowly, into the Warwick, till she carried away the Warwick's Main-Topmast, wounded her lower Masts, shattered her Sails, and tore her Rigging; but killed only two Men and one Boy* (5). Otras fuentes hablan de cuatro muertos y 19 heridos (6).

A las 24:00 horas cayó el viento, por lo que los navíos tuvieron que proseguir la lucha manteniendo sus posiciones relativas hasta pasadas las 03:00, en que saltó una ligera brisa del ENE. Dado el lamentable estado del aparejo del *Warwick* y el hecho de que la *Lark* no había vuelto a hacer acto de presencia para apoyar al navío desde que abandonó el combate, Erskine decidió aprovechar el viento y alejarse del *Glorioso*, aunque *the Lark join'd* (sic) *us about 6 in the morning, but did not think fit to pursue the enemy, who was still in sight, as we were incapable of going along with him* (7).

Al mediodía del 27 de julio, De la Cerda perdió de vista al convoy. Sus bajas habían sido cinco muertos y 42 heridos, cinco de los cuales fallecieron en los días siguientes.

(3) *Ibidem*, pp. 9 y 10.

(4) *Ibidem*, pp. 20 y 21.

(5) *Ídem*.

(6) *The Gentleman's Magazine*. Volumen 17, p. 508.

(7) *Ibidem*, p. 508.

Una de las causas que condujeron al fracaso británico fueron los recelos y falta de coordinación entre los comandantes ingleses, uno de los cuales, Crookshanks (comandante de la *Lark*), sería sometido a un consejo de guerra, como se verá más adelante, ya que, según cuenta *The Gentleman's Magazine: For had not the Lark left the Warwick in the beginning of the action, or had she join'd her any time when she was engaged, the enemy must certainly have fallen into our hands* (8).

El combate de cabo Finisterre

La navegación del *Glorioso* continuó sin incidentes con rumbo a Ferrol hasta el 13 de agosto, en que se divisaron tres velas que no pudieron ser identificadas. El día 14, de madrugada, se volvieron a avistar los buques que, sobre las 13:00, se identificaron como ingleses: *A few days later, the Glorioso fell in with the Oxford of 50 guns, in company with the Shoreham frigate and Falcon sloop* (9). La *Shoreham* portaba 24 cañones y la balandra *Falcon* 14. La fuerza inglesa estaba mandada por el *captain* Smith Callis.

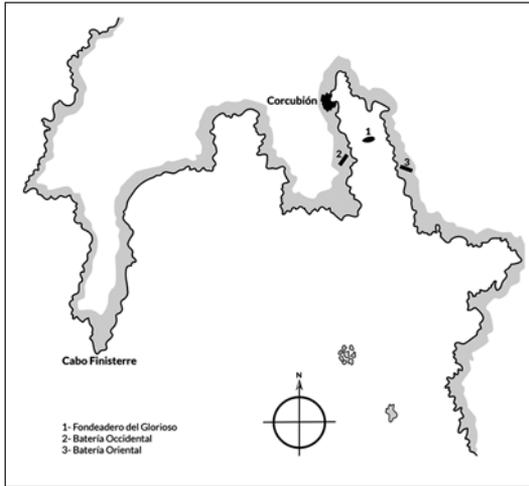
Los buques ingleses se aproximaron al español de vuelta encontrada, el *Oxford* por sotavento y los otros dos por barlovento. Los navíos se cruzaron a bastante distancia, por lo que no abrieron fuego pero, al sobrepasar la popa del *Glorioso*, el inglés viró de bordo para ponerse al mismo rumbo y abrió fuego con los dos cañones de popa. Pedro Mesía decidió virar a su vez para volverse a cruzar de vuelta encontrada, manteniendo el barlovento y disparándose sendas andanadas los dos buques. Una vez hecho esto, De la Cerda volvió a girar para ponerse al mismo rumbo y por sotavento del inglés, al objeto de poder usar la batería baja, ya que el estado de la mar hacía que embarcase agua cuando el buque estaba escorado y disparando con las baterías de sotavento. A continuación empezó un duelo artillero entre ambos, que duró unas tres horas. Sobre las 19:00, Callis decidió abandonar el combate a pesar de contar con tres buques contra un solo enemigo: *This officer commanded the Oxford, of 50 guns, and had, in the month of October, fallen in with the Glorioso, a Spanish ship of 74 guns (sic) and 750 men. After engaging the enemy for some time, he was obliged to abandon the contest, in consequence of his superior force* (10). Posteriormente sería sometido, al igual que Crookshanks, a un consejo de guerra. Las bajas españolas fueron cinco heridos leves.

(8) Ídem.

(9) LAUGHTON, John Knox (1887): *Studies in Naval History. Biographies*. Adamant Media Corporation (2005), p. 240.

(10) KEPPEL, Thomas Robert (1842): *The life of Augustus, viscount Keppel, admiral of the White, and first Lord of the Admiralty in 1782-3*, Volumen 1. Londres: H. Colburn, p.121.

El San Ignacio de Loyola entra en Corcubión



Fondeadero del *Glorioso* en Corcubión

Tras el combate con el *Oxford*, la *Shoreham* y la *Falcon*, el buque español navegó en demanda de tierra. El 16 de agosto, después del mediodía, el navío avistó cabo Finisterre a unas tres millas. A las 20:30 consiguió fondear a la entrada de la ría de Corcubión, no pudiendo adentrarse más debido a los fuertes vientos del NE. El día 18, por la noche, conseguía arribar más al norte, en las proximidades del pueblo.

El problema de De la Cerda era que la ría gallega no estaba protegida, ya que si bien en 1740 se iniciaron las obras de

unas baterías a ambos lados de su entrada, la falta de presupuesto había obligado a abandonar los trabajos, quedando las fortificaciones inconclusas. El comandante español tenía pues que apañárselas para desembarcar el tesoro y reparar el barco en una ría indefensa, por lo que decidió desmontar varios cañones del navío y emplazarlos en las fortificaciones a medio construir.

Durante el mes y medio largo que el *Glorioso* permaneció fondeado, su dotación, además de poner el tesoro a buen recaudo, se afanó en reparar el buque que había quedado maltrecho tras los combates anteriores. Por otra parte, Pedro Mesía solicitó por escrito el suministro de la pólvora y municiones necesarias para reemplazar las consumidas en los combates de las Azores y Finisterre. Este municionamiento tenía que haber sido proporcionado por La Graña (Ferrol), pero la autoridad correspondiente seguramente consideró que, dado que el buque tenía que hacer un trayecto corto hasta Cádiz, no era necesario que sus pañoles de munición estuvieran al 100 por 100, por lo que solo cinco botes del navío fueron despachados a la ría de Ferrol para embarcar una cantidad de pólvora y balas que completaría hasta el 60 por 100 la capacidad de los citados pañoles. Esta decisión tendría resultados funestos, como se verá más adelante.

En agosto, con el buque fondeado en la ría, Pedro Mesía de la Cerda fue ascendido a jefe de escuadra, lo cual le fue notificado por el marqués de la Ensenada por carta de fecha 22 de agosto de 1747.

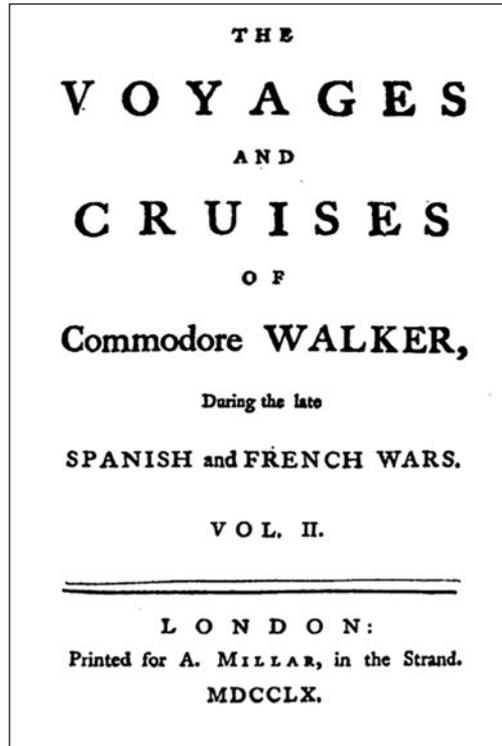
El combate con la *Royal Family*

La noche del 5 de octubre había luna, por lo que De la Cerda aprovechó para abandonar la ría de Corcubión. Desafortunadamente, a la mañana siguiente, a la altura de Finisterre, uno de los serviolas avistó desde la cofa una escuadra de 15 velas, por lo que se ordenó invertir rumbo para fondear de nuevo en la ría, donde se desembarcaron algunos cañones que se volvieron a emplazar en las fortificaciones.

El día 11 por la tarde, el navío español abandonó definitivamente el fondeadero y puso rumbo hacia el sur con la intención de arribar a Cádiz. Al llegar a las inmediaciones del cabo San Vicente los serviolas avistaron un convoy de diez velas inglesas. La fuerza enemiga era una formación naval al mando del *commodore* (brigadier) George Walker, conocida como la *Royal Family*, ya que las fragatas que escoltaban

dicha fuerza tenían nombres de miembros de la familia real inglesa: *Our fleet were (private ships of war) The King George (Commodore), Prince Frederick (Capt. Edward Dottin), Duke (Capt. Rob. Denham), Princess Amelia (Capt. Andrew Riddle), Prince George (Capt. Fr. Davidson), Prince Edward Tender (Capt. Fred Hamilton), in the whole one hundred and fourteen carriage guns, besides swivels, and a compleat (sic) thousand men* (11).

El 17 de octubre por la mañana, con viento del NE, la *King George* (con George Walker a bordo) y la *Prince Frederick* iniciaron la persecución del buque español —ya que el inglés creía que el bajel enemigo transportaba un tesoro— alcanzándolo, la primera, al anochecer. La fragata se colocó al costado del navío pidiendo su identificación, primero en portugués y a continuación



(11) WALKER, George (1760): *The Voyages And Cruises Of Commodore Walker: During the late Spanish and French Wars*. Dos volúmenes. Londres: Millar, p. 157.

en inglés. De la Cerda mandó contestar en este idioma y al mismo tiempo abrir fuego. El navío disparó una andanada que desmontó dos cañones de la fragata y abatió la verga de gavia: *The moon shone brightly... as the King George, ranging alongside the Glorioso, hailed her in Portuguese; she received no answer. She hailed again in English, and was answered in English by a cross question, demanding the name of the ship. On her reply, the Spaniard, without further word or notice fired his whole broadside, dismounting two of the King George's guns, and bringing down her maintopsail yard* (12).

El combate duró más de tres horas, con los barcos disparándose a tocaponoles *...lasted above three hours, yard arm to yard arm...for by the closeness of the fight, our main-sail actually took fire from the lighted wadding of the enemy's guns... Though we had received many shots in our hull, yet from the great number fired, our rigging could not boast of any escape: for all our braces and main topsail yard were shot away, the fore-mast quite disabled, and the main-mast damaged... Never sure was a contest more terrible... we had but one man killed and fifteen wounded, seven of whom afterwards died* (13).

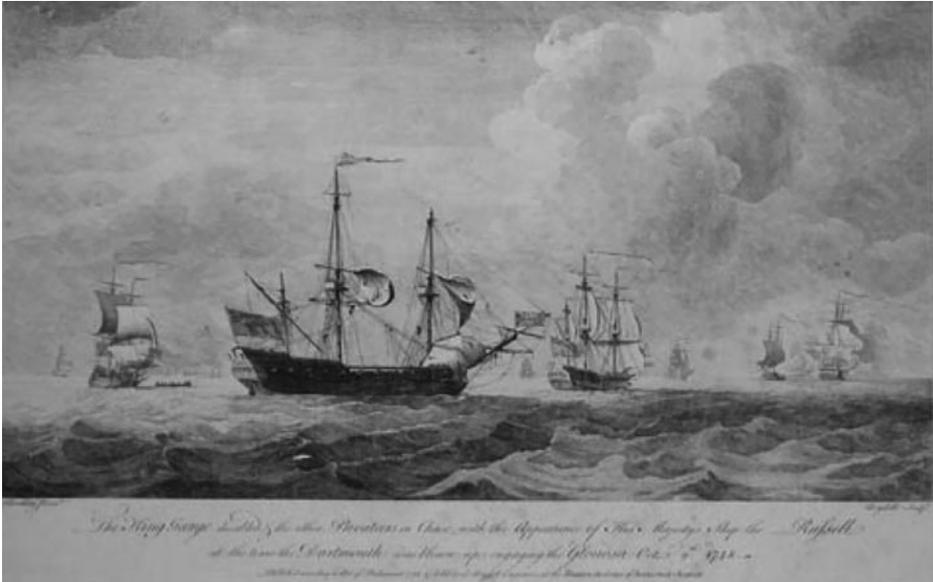
A las diez y media de la noche, con una excelente visibilidad gracias a la luna llena, la *Prince Frederic* se aproximó a la aleta de estribor del *Glorioso* y comenzó a cañonear al navío, siendo respondido por este. A las once, el buque español abandonó la escena de la acción sin poder ser perseguido por las fragatas, ya que la *King George* tenía el aparejo muy dañado y Walker no quería correr el riesgo de dejar sola a la *Prince Frederic* contra el navío. El total de bajas de los ingleses fue de ocho muertos y otros tantos heridos en la *King George* y tres heridos graves en la *Prince Frederic*. Los españoles tuvieron tres muertos y cinco heridos. Al alba, la *King George* había reparado algo el aparejo y las fragatas *Duke* y *Prince George* se habían incorporado al grupo, por lo que el *commodore* decidió enviar tres buques en persecución del navío enemigo, mientras su propio barco les seguía aguas a menor velocidad.

Poco después, los ingleses avistaron un buque de gran porte que se aproximaba desde el este y que al principio creyeron que era un *spanish man of war*, lo que preocupó sobremanera a Walker, debido al mal estado de la *King George* tras el enfrentamiento nocturno. *After an anxious hour, she was made out to be an English man-of-war, a ship of the line* (14); se trataba del navío inglés *Russell*, de 80 cañones, mandado por Buckle, que venía del Mediterráneo. Walker envió uno de sus *tenders* con una nota explicándole la situación. Buckle respondió verbalmente al mensajero, agradeciendo la información e incorporándose a la persecución del *Glorioso*. Al poco rato apareció la fragata *Princess Amelia*, que fue también enviada a la caza del enemigo.

(12) LAUGHTON, John Knox: *op. cit.*, p. 241.

(13) WALKER, George: *op. cit.*, pp. 214, 215 y 216.

(14) LAUGHTON, John Knox: *op. cit.*, p. 244.



La fragata *King George* con el aparejo dañado, por Charles Brooking.
(Fuente: www.wikipedia.org)

El *Darmouth* vuela por los aires

Así pues, el día 18 el *Russell* y las cinco fragatas británicas navegaban tratando de dar caza al buque español. A unas 30 millas al noroeste del cabo San Vicente, un serviola del *Glorioso* avistó otro navío que ceñía con su proa hacia el español. El bajel no arbolaba bandera alguna y, al estar en las proximidades del *Glorioso*, izó la bandera danesa. De la Cerda no mordió el cebo y continuó su derrota vigilando al buque que se aproximaba. Al ver que la añagaza no daba resultado, el misterioso barco izó la bandera inglesa tras arriar la danesa. El extraño resultó ser el *Darmouth*, navío británico de 50 cañones, mandado por James Hamilton (Walker y la *London Magazine* dicen «James», pero Joseph Allen en *Battles of the British Navy* le llama «John»).

El *Darmouth* se aproximó al *Glorioso* por su aleta de babor, sin querer exponer todo su costado, ya que Hamilton era consciente de la mayor potencia artillera de su adversario, por lo que, al llegar su proa a la mitad de la eslora del español, puso varias velas en facha para mantener la posición relativa y abrió fuego con sus cañones de estribor. De la Cerda contestó con una andanada de sus baterías de babor, comenzando el duelo artillero. El combate duró unas tres horas, hasta que sobre las 15:00 se produjo una enorme explosión y



Combate del *Glorioso* con el *Darmouth*, por Cortellini.
(Museo Naval de Madrid)

una nube de humo cubrió al *Darmouth* en su totalidad. Según cuenta un superviviente: *It is impossible for me to give you a right Account in what Manner our Magazine took Fire, and blew the Ship up: But I believe, as we received several Shot (sic) in our Hull, that a Shot from the Enemy came into the Magazine, and struck the Light-Room, and knocked the Lights amongst the Powder, by which Means blew the ship up* (15).

Al disiparse la humareda, apenas quedaban restos del buque. Entre los maderos flotantes del navío se encontraban 17 supervivientes, según el *commodore* Walker —uno solo de los cuales era oficial, el *lieutenant* O'Brien—, o 15, según un *Master's Mate* del navío: *There was only fifteen of us saved, two of which are now at Lisbon Hospital, and have lost their Legs* (16). Estas son las versiones de De la Cerda y de Walker:

«En esta disposición nos batimos con reciproco vivo fuego de Cañon, y fusil hasta la Tres, y minutos de la Tarde, que de ymprobiso le resultó la fatal desgracia de Bolarse; de modo, que de un instante á otro nos hallamos sin objeto con quien continuar el fuego, por averse reducido á pequeños quarteles

(15) *The London Magazine or Gentleman's Monthly Intelligencer*. Volumen 17 (1747), p. 173.

(16) *Ibidem*, p. 173.

esparcidos en el mar, y sobre ellos bimos algunos hombres, que aviendo livertado la vida de aquel horrible espantoso fracaso, pedían socorro con un Lienzo, ó Camisa blanca arbolada en un pedazo de hasta, ó remo» (17).

... *When upon giving a broadside she appeared a pillar of smoke in the air. "She's gone, oh heavens!" cries the commodore... The smoke being soon dispelled, no ship was to be seen from which we too assuredly knew the truth ... The unfortunate ship which was blown up was the Darmouth man of war, captain James Hamilton... They took up about seventeen of them alive, among whom there was no one of any rank except Mr Obrien (sic)... an acting lieutenant. He was taken up recovered to his senses floating on the carriage of a gun, on which he had been blown out of the ship into the water* (18).

El *lieutenant* O'Brien, tras ser rescatado y llevado a bordo de la fragata *Prince Frederick*, se presentó al comandante, *captain* Dottin, en los siguientes términos: *Sir, you must excuse the unfitness of my dress to come aboard a strange ship; but really I left my own in such a hurry, that I had no time to stay for a change* (19). El relato continúa con la siguiente reflexión en relación con la flema británica:

This easy turn of thought amidst the melancholy scene lightened the consideration of the present distress, and made true the reflection, "that good humour is half way to philosophy" (20).

Una vez recogidos todos los supervivientes del *Darmouth*, los buques ingleses, incluyendo el *Russell*, reanudaron la persecución del navío español:

... *the Prince Frederick and Duke renewed their chase, and by this time were also joined by the Russell... in the pursuit and conquest of this bold though flying enemy; for never did Spaniards, nor indeed men, fight a ship better than they did this* (21).

(17) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SMA), Arsenales, leg. 400-1, 432, en PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín: «Historia y combates del navío *Glorioso*». *Todo a babor*, 21 de noviembre de 2019.

(18) WALKER, George: *op. cit.*, pp. 222, 223, 227, 228 y 229.

(19) *Ibidem*, p. 229.

(20) *Ídem*.

(21) *Ibidem*, p. 231.

***Alea jacta est.* El combate con el *Russell* y dos fragatas británicas**

Al llegar el anochecer del 18 al 19 de octubre, los ingleses perdieron de vista al navío español durante unas horas, a pesar de que era una noche de luna llena y cielo despejado.

Cerca de la medianoche, los ingleses avistaron de nuevo al español, y el *Russell* se aproximó al *Glorioso* por barlovento, presentando a este su costado de babor. Pasadas las 24:00, según el relato español, y a la 01:00, según fuentes inglesas, comenzó un violento cañoneo entre los dos buques, al que se incorporarían en breve las fragatas. El *Russell*, que disponía de 92 portas para otros tantos cañones, no tenía a bordo, según el *commodore* Walker, más que 80 piezas, si bien estas habían sido trasladadas de tal forma que cubrían todas las portas del costado de babor. El buque español portaba 70 cañones, aunque Walker, Keppel y Schomberg le atribuyen 74.

El combate, que fue muy duro, se prolongó hasta las 06:00 horas, batiéndose el español contra los tres buques ingleses, con gran bravura según Walker: *All the ships continuing their firings with their utmost vigour and smartness, which were with great bravery returned by the Spaniards* (22). El fuego español fue tan vivo que el *Russell* quedó maltrecho, hecho un colador



Combate del *Glorioso* con el *Russell*. Al fondo a la derecha, el *Darmouth* en llamas y hundiéndose; a la izquierda, la fragata *King George* medio desarbolada, por Charles Brooking.

(Fuente: www.wikipedia.org)

(22) *Ibidem.*

y haciendo agua, hasta el punto de que su comandante, Mathew Buckle, se planteó la posibilidad de prender fuego al navío y abandonarlo, transbordando su dotación a las fragatas. Afortunadamente para los británicos, pasadas las 06:00 del día 19, el *Glorioso* se había quedado sin municiones para sus cañones como resultado de la mala gestión de los responsables para autorizar el municionamiento del buque en Corcuación, por lo que De la Cerda no tuvo más remedio que arriar el pabellón y rendir el buque.

La condición del navío español tampoco era nada halagüeña, pues había perdido el mastelero mayor y las vergas de mesana, sobremesana y velacho; por otra parte, el casco tenía numerosos impactos de cañón y varias vías de agua. Los botes habían quedado acibillados de tal manera que el comandante tuvo que ser transbordado al *Russell* en uno de los botes de este.

Las pérdidas inglesas, tras su «pírrica» victoria, fueron las siguientes: el navío *Darmouth*, volado; los *Russell* y *Warwick*, gravemente averiados; el *Oxford* y las fragatas *Lark*, *King George*, *Prince Frederick* y *Duke*, con daños de diversa consideración. En cuanto a las bajas humanas, los británicos tuvieron 340 muertos (*Darmouth*, 310; *Russell*, 12; *Prince Frederick* y *Duke*, seis; *King George*, ocho; *Warwick*, cuatro) (23) y un número indeterminado de



Pedro Mesía de la Cerda, por Joaquín Gutiérrez.
(Fuente: www.wikipedia.org)

(23) *The London Magazine or Gentleman's Monthly Intelligencer: op. cit.*, p. 173.

BEATSON, Robert (1804): *Naval and military memoirs of Great Britain, from 1727 to 1783*, Volumen 1. Longman, Hurst, Rees and Orme, p. 374.

LAUGHTON, John Knox: *op. cit.*, p. 244.

The Gentleman's Magazine: op. cit., p. 508.

heridos. Las bajas españolas fueron, según Fernández Duro, 33 muertos y 130 heridos, «... comprendidos casi todos los oficiales» (24).

Cuando más adelante Buckle se presentó al *comodore* Walker, para informarle de la captura del navío español, este le dijo en tono mordaz: *You have got the nut but not the kernel* (25). Pero Walker tampoco se libró de la correspondiente reprimenda, aunque supo defenderse. El superior del *comodore*, al llegar a Lisboa, nada más embarcar en la *King George... gave Mr. Walker a very uncouth welcome for venturing their ship against a man-of-war*, a lo que este respondió: *Had the treasure been aboard, as I expected, your compliment had been otherways; or had we let her escape from us with that treasure on board, what had you then have said?* (26).

Conclusiones

La gesta del navío *Glorioso* ha pasado a la historia como una de las hazañas navales más destacadas de la Armada, asombrando a propios y a extraños; tanto es así que Joseph Allen, el autor del libro *Battles of the British Navy*, escribió: *... but the defence of this ship must ever rank foremost in Spanish naval history* (27).

Tras su captura, fue trasladado a Lisboa, donde permaneció siete meses. La dotación fue liberada varios días después de la llegada a la ciudad. El *San Ignacio de Loyola* partió de la capital lusa en compañía del *Russell*, llegando a Inglaterra el 16 de mayo de 1748 y fondeando en Spithead. Tras el fondeo, quedó amarrado al astillero de Portsmouth. En el Almirantazgo británico se plantearon la posibilidad de incorporarlo a la Royal Navy, pero tras meses de disputas se decidió que fuese subastado. La licitación se llevó a cabo en el Lloyd's Coffee House el 24 de abril de 1749 por 12.100 libras. Una vez subastado, el navío fue desguazado, probablemente para aprovechar las ricas maderas americanas con que estaba construido y que según el comandante del *Russell*, que lo inspeccionó tras el combate, *her beams and planks looked as fresh as when they were built* (28).

John Crookshanks y Smith Callis, comandantes de la fragata *Lark* y el navío *Oxford* respectivamente, fueron sometidos a un consejo de guerra, de

(24) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1898): *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, tomo VI. Madrid (1972), p. 341.

(25) HARBRON, John D.: *op. cit.*, p. 152.

(26) LAUGHTON, John Knox: *op. cit.*, p. 248.

(27) ALLEN, Joseph (1852): *Battles of the British Navy*, Volume 1. Londres: Henry G. Bohn, p. 166.

(28) HARBRON, John D.: *Trafalgar and the Spanish Navy*. Conway Maritime Press Ltd, 24 Bride Lane, Fleet Street, London EC4Y 8DR (1988), p. 152.

resultas del cual el primero sería expulsado con deshonor de la Royal Navy y el segundo absuelto: *This so weighed on his spirits that he demanded [Captain Callis] a court-martial to inquire into the cause of his failure. He was honourably acquitted* (29).

En cuanto a De la Cerda, el 29 de junio de 1752, recibió el mando de una escuadra formada por un navío, una fragata, un paquebote y cuatro jabeques, con la misión de hacer el corso y luchar contra el contrabando en el Caribe. En 1755 fue ascendido a teniente general y dos años después se le nombró miembro del Consejo Supremo de Guerra.

El 13 de marzo de 1760, fue nombrado virrey del Nuevo Reino de Granada, influyendo en este nombramiento una brillante carrera naval de más de cuarenta años. Durante su virreinato se llevaron a cabo obras de fortificación en Cartagena de Indias, obras menores en Portobelo, Maracaibo, Panamá, Santa Marta y Guayaquil, así como el levantamiento del plano geográfico del Virreinato de Santafé de Bogotá y la inauguración de la Cátedra de Matemáticas en el Colegio del Rosario. En 1768, consiguió hacer más eficiente el servicio de correos, estableciendo un reglamento de itinerarios y creando agencias postales en las principales ciudades del Virreinato. Otra realización importante fue la organización y puesta en marcha de una fábrica de pólvora, que sirvió para ahorrar a la Hacienda pública la importación de este producto.

El 2 de diciembre de 1771, fue relevado del cargo por motivos de salud, regresando a la Península. Falleció en Madrid el 15 de abril de 1783 a la edad de 83 años.

OTRAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Real Academia de la Historia, DB-e. *Pedro Mesía de la Cerda y de los Ríos*.

SCHOMBERG, Isaac (1815): *Naval chronology: or An historical summary of naval and maritime events... From the time of the Romans, to the treaty of peace of Amiens...* Volumen 1. Londres: T. Egerton por C. Roworth.

(29) KEPPEL, Thomas Robert (1842): *The life of Augustus, viscount Keppel, admiral of the White, and first Lord of the Admiralty in 1782-3*, volume 1. London: H. Colburn, p. 121.