

BREVE HISTORIA de...

BLAS DE LEZO

Víctor San Juan



La apasionante vida del almirante Mediohombre, uno de los mejores marinos de la Armada española. Desde su aprendizaje en la *Armée Royale* francesa, las hazañas con los corsarios de Rochefort, hasta la interminable campaña contra los berberiscos, la toma de Orán y la heroica defensa de Cartagena de Indias

La apasionante historia y trayectoria del almirante Blas de Lezo y Olavarrieta, uno de los mejores estrategas de la historia de la Armada Española.

Este título abarca desde su aprendizaje en la Armée Royale francesa, las hazañas con los corsarios de Rochefort, su periodo al mando de la Armada del Mar del Sur en el océano Pacífico hasta la interminable campaña contra los berberiscos, la toma de Orán y la heroica defensa de Cartagena de Indias. Amainando ya el fenómeno divulgativo en torno a la figura de Blas de Lezo conocido vulgarmente como Lezomanía, esta obra procura, desde un punto de vista alejado de dogmatismos, asertos incontrovertibles y polémicas, aproximar al lector a uno de los más grandes marinos españoles.

Prólogo

Díjolo Blas, punto redondo

Viejo proverbio español

Frecuentemente se describe a Blas de Lezo como el más grande de los héroes y mejor marino de un rey, Felipe V, origen de la dinastía borbónica española. Repasando sus hazañas —por sus hechos los conoceréis— el interesado no puede sino convencerse de ello: con Blas de Lezo, teniente general de la Real Armada, la expresión «a man made himself» («un hombre hecho a sí mismo») adquiere toda su verdadera dimensión, verificándose además la cruel paradoja de que cuanto más ascendía en la Armada, a nivel físico la vida no tenía otra cosa para él que crueles sinsabores con dolorosas y llamativas mutilaciones. Que fuera cojo, manco y tuerto no impidió, sin embargo, a nuestro hombre, ser el marino insuperable que fue, genio y figura, a pesar de lo cual siempre ha habido alguien —sobre todo desde el bando contrario, pero también del propio— empeñado en denostarlo o minusvalorar sus actos. El primero en incurrir en esta bajeza fue su último enemigo, un sensato y displicente almirante inglés de nombre Edward Vernon, al que debió de molestar ser completamente derrotado por alguien que tenía una pierna, un brazo y un ojo menos que él; en su estela, la persona con quien tuvo que compartir el mando en Cartagena de Indias, el virrey Sebastián de Eslava. A continuación, como no cabe menos, la propaganda anglosajona, siempre empeñada en trastornar los hechos para poner de relevancia sus victorias y sepultar las estrepitosas derrotas en el olvido. Por último, el increíble recelo, envidia y simple odio que en algunos de su propio bando despertó el héroe, hasta conseguir

marginar su memoria de la Armada durante un tiempo que hoy parece increíble.

Por encima de todo ello, una biografía debe procurar ahondar en la persona. ¿Quién era Blas de Lezo? Lo cierto es que su figura ofrece poco misterio, discurriendo su trayectoria vital de forma totalmente paralela a una carrera naval a la que se entregó por completo; hoy diríamos que fue un hombre absorbido por su trabajo, que debía gustarle con locura. Resulta casi obvio dividir su vida en seis fases completamente diferenciadas y que componen la existencia insuperable de un hombre de mar al servicio del rey de España: primero, la breve estancia en Tolón con la experiencia traumática del combate de Vélez-Málaga; a continuación, cinco años con los corsarios franceses de Rochefort. Sin solución de continuidad, otros tres años de servicio y su primer mando tras su ingreso en la Real Armada Española, seguidos de la gran aventura, casi una vida, del frustrante mando profesional en la Armada del Mar del Sur, aunque muy satisfactorio en lo personal. El regreso a España significaría el cénit de su carrera: con cuarenta años participa en el desembarco de Orán y captura la *Capitana de Argel*. A partir de entonces, rechazando la comodidad de un más que merecido retiro, o un favorable y cómodo destino, afrontó la monumental hazaña de la defensa de Cartagena de Indias, hoguera que consumiría más de diez mil vidas, entre ellas, la suya, que supo estar en el momento justo en el lugar oportuno.

Blas de Lezo, a menudo enfrentado con sus superiores, mostró el camino de una entrega absoluta, servicio eficiente y gran pericia náutica y militar. Tomarlo como modelo, por mucho que fuera olvidado o criticado por sus contemporáneos, es algo justo pero que la posteridad olvidó hacer, para eterna condenación de una Real Armada borbónica que en él tuvo inmejorable espejo en que mirarse. Pero no quiso, puede que avergonzada por la tremenda sucesión de derrotas sufridas a finales del siglo XVIII (algo en lo que mucha culpa tuvieron los malos Gobiernos y la subordinación a la Francia napoleónica), pagando así el tremendo precio de la desconsideración de los propios españoles hasta nuestros días; aún hay que escuchar, en rutilantes medios de comunicación de masas, que la Armada no gana una batalla desde tiempos de Felipe II. Quien tal dice no conoce,

evidentemente, absolutamente nada de Blas de Lezo, propósito al que van dedicadas estas líneas. Recientemente, la Armada española ha trabajado para recuperar sus hazañas y su figura; resulta un placer unirnos a esta corriente, compartida con otras asociaciones y autores, para devolver a nuestra historia un héroe que surge de la niebla del olvido con todo el vigor de su autenticidad.

El autor

1

Un hombre para una época (1689-1702)

En un rincón del golfo de Vizcaya, sobre la costa guipuzcoana, entre las poblaciones de San Sebastián (Donostia) y Fuenterrabía (Hondarribia), los montes Ulúa y Jaizquíbel se alzan para remontar luego hacia el norte, sumergiéndose en la mar; entre ambos, la caprichosa naturaleza ha querido modelar una ría, en cuyas riberas se instaló el hombre desde muy antiguo, para actividades siempre relacionadas con la pesca del bacalao en la lejana Terranova, la *Newfoundland* descubierta por Giovanni Caboto en 1597 por encargo del rey de Inglaterra, Enrique VII Tudor, que venció en la batalla de Bosworth.

La población de la ribera este, más próxima a la frontera francesa, fue denominada Pasajes de San Juan, mientras que la del oeste, a escasos cinco kilómetros de San Sebastián, recibió el nombre de Pasajes de San Pedro. Esta última, a fines del siglo XVII apenas una fila de humildes casas de pescadores con muelles frente a ellas para amarrar las embarcaciones y extender las artes de pesca (quedando los astilleros más al fondo, en la ría) es el lugar de nacimiento de nuestro personaje, Blas de Lezo y Olavarrieta, venido al mundo el 3 de febrero —día de San Blas— de 1689, tercer hijo de Pedro Francisco y Agustina; sus hermanos fueron Agustín, cuatro años mayor; Pedro Francisco, dos; y los menores José Antonio y María Josefa, la benjamina de la familia.

El origen de la familia Lezo no estaba muy lejos de allí, pues la localidad de este nombre queda prácticamente a tiro de piedra, al sur del monte Jaizquíbel. El apellido podía presumir de expediente de nobleza desde 1657, es decir, concedido en el reinado del rey don Felipe IV de Austria, precisamente el año en que España, sumida en imparable decadencia a causa, entre otros factores, de nefastos Gobiernos precedentes, soportaba la ofensiva anglofrancesa en plena bancarrota. La única alegría del pesaroso rey, aparte del balsámico confesonario con sor María de Agreda, la constituyó aquel año el nacimiento de su hijo Felipe Próspero, habido con la reina Mariana de Austria; no obstante, fue, como todas las alegrías de este monarca desgraciado, un simple espejismo, pues el príncipe fallecería cuatro años después.

Sin embargo, en los treinta y dos años transcurridos hasta el nacimiento de Blas, la familia, perteneciente a la nobleza local, podía presumir de ancestros notables como Domingo de Lezo, que fuera arzobispo de Sevilla y después obispo de Cuzco, y Pedro de Lezo, tatarabuelo de Blas, en su día alcalde de Pasajes. Los cronistas, no obstante, con unanimidad, relacionan directamente a Blas, en su formación y carácter, con su abuelo paterno Francisco de Lezo y Pérez de Vicente, armador y propietario del galeón *Nuestra Señora de Almonte*, en cuyos brazos el niño seguramente se acunó escuchando viejas canciones marineras y leyendas de los marinos y pescadores vascos. Como dice Arteche, «La mar —Itsasua en vasco— atrajo a la raza vasca de manera poderosa», y así fue, en efecto, desde tiempos inmemoriales. Pero sigamos con el biógrafo de Elcano: «El número de vascos que, como marinos, dejaron huella en la historia es asombroso... Las aventuras y hazañas marinas vascas más formidables son aquellas que nunca fueron ni ya serán por nadie escritas... Conocían los fiordos escandinavos, el pálido cielo del Báltico, el mar de Azov y la misteriosa y última Thule, la Islandia actual. Conocían igualmente los bancos de Terranova y el golfo de San Lorenzo», río este último que penetra, como una lanza, en el corazón de América del Norte, alimentándose de los Grandes Lagos y surcando, en su curso bajo, las riberas del Canadá, donde se hallan las ciudades de Quebec y Montreal.

Tal como se inscriben en la memoria de un niño todos aquellos nombres misteriosos —Thule, Terranova, el Báltico y San Lorenzo— la imaginación de Blas haría el resto para figurarse las más inverosímiles aventuras de caballería, gloria y honor, que han perdurado en el tiempo, alcanzando, con su mensaje poderoso, a niños de todas las épocas; incluso a nosotros que, a punto de peinar canas, leímos en nuestra juventud cuadernos y cómics del capitán Trueno, cuya rubia novia Sigrid era nativa de Thule, o sea, islandesa. ¿Han mamado los infantes de todas las épocas las mismas leyendas con ligeras variaciones? En un país viejo y cargado de historia como el nuestro, sin duda alguna.

Para el niño Blas, la epopeya del descubrimiento quedaba también muy cercana; la navegación de las tres carabelas rumbo a América, y la posterior y primera vuelta al mundo, materializada por un vasco, casi paisano suyo —de la próxima Guetaria—, Juan Sebastián Elcano, ponía la leyenda al tentador alcance de lo práctico. Por no hablar de Andrés de Urdaneta, fundador del tornaviaje de la Nao de Acapulco a través del océano Pacífico, la más audaz y perdurable línea de navegación comercial jamás establecida sobre las rutas marítimas de la Tierra; López de Legazpi, también vasco, el veterano y cuerdo fundador de la ciudad de Manila en las remotas islas Filipinas, y un largo etcétera, pues la monarquía Habsburgo o de Austria —asentada en el trono español desde el emperador Carlos V— siempre contó para las grandes empresas náuticas con navegantes nortños, y así, las Armadas españolas y flotas de Indias estuvieron lideradas por marinos vascos como Martín de Bertendona, Tomás de Larraspuru, Carlos de Ibarra o el magnífico almirante don Antonio de Oquendo, hijo de don Miguel, capitán del galeón *Santa Ana*, que acompañó al *San Martín* del duque de Medina Sidonia, Guzmán el Bueno, en la dura e imposible jornada de Inglaterra, y a don Álvaro de Bazán en la más satisfactoria victoria de las Azores.

Probablemente, nada más salir de casa, o de paseo dominical después de misa, el niño Blas, acompañado de sus hermanos y atribulados ayos, topaba en los muelles con los buques balleneros o bacaladeros recién llegados de los confines de los bancos de Terranova. En 1533, ya había en aquellas aguas unos doscientos buques vascos con casi seis mil pescadores a bordo,

cifras que, con diversos avatares, se mantuvieron a través de los siglos. La primitiva caza de la ballena llevó a la pesca del bacalao; Blas, aspirando aquel aroma a fango, agua y pescado removido del fondo del mar establecería en su mente, por primera vez, contacto con la esencia de lo que había de ser su elemento, esto es, la mar. Un sello imborrable que, percibido en la infancia, acompaña al profesional hasta el último de sus días, ya sean estos en tierra o demandado por la voracidad del océano que consume vidas y barcos, indiferente e imperturbable a sentimientos, penas, nostalgias o dolor. A la mar, dicen, solo le duele cuando los hombres valientes no van a ella; percibida esta llamada en lo más profundo de su alma, acudiría, puntual a la cita, don Blas.



Vista de Pasajes de San Pedro, localidad natal de Blas de Lezo e intrincado y seguro puerto de la costa guipuzcoana desde el que los pescadores y armadores vascos se han proyectado hacia el Atlántico históricamente para transportar mercancías o explotar remotos y legendarios bancos de pesca en las costas americanas

El niño, de apenas diez años, quería ser marino, dándole así el primer disgusto a su madre, doña Agustina, conocedora de su audacia, arrojo y carácter (pues, cuando uno no es nadie, solo quien te ha parido te conoce). El padre y el abuelo valorarían, sin embargo, lo lógico y atinado de esta decisión: cubiertos los puestos del heredero con Agustín y de la Iglesia con Pedro Francisco, al tercer vástago, en aquella época, no le quedaba otra que el servicio de armas, y la Armada del rey era lugar lógico y honorable donde, aun a costa de graves riesgos, el pequeño Blas podía abrirse camino y llegar a la celebridad. Compinchados así en secreto padre y abuelo, bendiciendo la decisión de Blas a espaldas de los gritos y berrinches de doña Agustina —que preferiría para él un cómodo destino clerical o situarlo

ventajosamente en cualquier prebenda—, el pequeño había dado el primer y difícil paso para emprender la primera singladura de su existencia.

No lo iba a tener fácil; en aquella época —finales del siglo XVII— la Marina española era una difícil entelequia prácticamente inexistente. A la muerte de Felipe IV, le había sucedido su único hijo superviviente, Carlos, conocido por la Historia como Carlos II, el Hechizado, muchacho con buenas y dignas intenciones pero de tan pobre salud, hechuras y personalidad que, durante su reinado (si se puede calificar así a lo que en realidad solo fue una larga ausencia), regentes, esposas, aventureros y poderosos hermanastros se disputaron las riendas del poder, llevando España a límites difícilmente concebibles. A título militar —y, concretamente, de la Armada— literalmente estrujada España entre las poderosísimas Marinas de Inglaterra y el rey Luis XIV de Francia, los pobres y anticuados barcos españoles apenas causaban risa o pena a sus enemigos, cuando no naufragaban en desastres que su bajo número, casi paupérrimo, magnificaba para el inventario patrio.

Desgranar las páginas llenas de recuerdos de aquellos días resulta trago verdaderamente amargo, pero no tenemos más remedio que hacerlo breve y esquemáticamente, pues esta fue la penosa situación en que Blas accedió a la que luego sería su extensa trayectoria profesional. En 1686, tras veinte años de reinado de Carlos II, España había devenido en potencia de segundo orden sistemáticamente agredida y desvalijada, en Europa, por la ambiciosa Francia —que la había reemplazado— y, en América, por la guerrilla pirática anglosajona, que desató una injustificada y cruel ofensiva contra todos los enclaves hispanos (no se salvó ni uno), muchos de los cuales fueron reducidos a pavesas, como Panamá, por el pirata y filibustero Henry Morgan en 1669. Aun así, la vetusta fortaleza hispana aguantaba impávida y no se venía abajo, sin que apenas nadie salvo los espíritus de otros tiempos la guarnecieron por el interior. El mantenimiento del «equilibrio» europeo obligaba a sus propios depredadores a apuntalarla, de vez en cuando, para evitar que se derrumbara, provocando así la preponderancia excesiva de alguno de ellos.

En esta época, el auténtico matón europeo era bastante reluciente, nada menos que el *Soleil Royal* de Francia, el Rey Sol Luis XIV, hijo de una

española, Borbón por parte de padre y Austria por línea materna, con lo que se creía con derecho a heredar el solar español. Por si acaso llegado el momento las cosas no venían bien dadas, con su imponente Ejército y majestuosa Armada —la mejor de Europa con permiso de Inglaterra y Holanda— se iba cobrando anticipos que luego devolvía con la seguridad de que, vista la debilidad española, tarde o temprano acabarían en sus manos. Atrapada en las tenazas de este monarca, España apenas podía hacer otra cosa que debatirse pidiendo socorro a holandeses y británicos para que acudieran en su ayuda. Los holandeses, enemigos ancestrales, lo hicieron con nobleza y tenacidad, pagando el alto precio de que su mejor almirante, Michiel de Ruyter, perdiera la vida ante el más astuto y hábil almirante francés, Anne-Hilarion de Cotentin, marqués de Tourville, caballero templario y marino consumado, en la batalla de Augusta, al este de Sicilia.

El rey francés, aparte de agredir constantemente la monarquía española, haciendo gala de absoluta falta de escrúpulos decidió también extorsionarla para sacarle dinero, organizando posteriormente contra ella ataques piráticos con los que obtener botín, como el del barón de Pointis en Cartagena de Indias el año 1697; antes, en 1686, el mencionado almirante Tourville, con su colega Victor Marie D'Estreés, había aparecido frente a Cádiz con veintinueve navíos de combate para exigir quinientos mil pesos de indemnización por los supuestos daños sufridos por barcos franceses en aguas caribeñas de responsabilidad española. Estaban en Cádiz, en aquella época, los treinta anticuados galeones de guerra que le quedaban a la Armada española; pero, faltos de dotación, municiones, pertrechos y hasta oficialidad decente, apenas media docena habrían podido salir a combatir con cierta garantía para ser aniquilados por la superioridad enemiga. El almirante Mateo Laya se vio obligado a quedarse en puerto, mientras las autoridades pagaban religiosamente el «impuesto absolutista». Este vergonzoso episodio se conoce como la «vejación de Cádiz», uno más de la infortunadísima decadencia de España en la que una reina recaudadora, Mariana de Neoburgo, pugnaría en el futuro con Luis XIV para arrancar al pobre Carlos II, desde el tálamo, cantidades económicas con las que mantener a sus parientes centroeuropeos. La degradación de un reino

sometido a estas presiones saqueadoras era imparable y resulta verdaderamente extraño lo que llegó a ser capaz de soportar.

Por si estas humillaciones no fueran suficiente desgracia, poco después (1688) el bey de Argel, liberado de la tutela del sultán Mehmet IV por la derrota de este ante los muros de Viena, movilizó un ejército de 35 000 hombres para asediar y rendir la plaza africana de Orán; sin embargo, esta vez Laya, con los galeones supervivientes, pudo acudir en auxilio de los sitiados después de que el duque de Veragua, con sus galeras, hundiera la capitana enemiga, logrando así el imprescindible dominio del mar. Pero a un reino débil se le multiplican los achaques y, al año siguiente —el mismo en que nacía Blas de Lezo—, el sultán Muley Ismail de Marruecos atacó Melilla y la plaza de Larache. De nuevo acudió una flotilla, la de Nicolás de Gregorio, que logró salvar Melilla pero no Larache, que cayó con mil setecientos prisioneros convertidos en esclavos por los alauitas.

Las agresiones francesas continuaron. En 1690, los almirantes Chateaurenault y De Nesmond merodeaban por el cabo San Vicente al acecho de la Flota de Indias de ese año, cargada con el tesoro americano. Vista la codicia incontenible de Luis XIV, en Europa se formó la llamada Liga de Augsburgo, después conocida como Gran Alianza cuando ingresó en ella Inglaterra, nivelando la situación: la llamada guerra de los Nueve Años había comenzado. Pronto se manifestó la forma de hacer la guerra de Francia, ensañándose contra ciudades españolas como Alicante, Barcelona y Cartagena; a pesar de la indefensa población civil, fueron despiadadamente bombardeadas por la flota de D'Estreés, que continuó con las extorsiones. En Alicante cayeron dos mil bombas y la ciudad se incendió en gran parte; sobre Barcelona cayeron novecientas.

D'Estreés recibió al fin su merecido viéndose obligado a huir ante un adversario más débil, en este caso, la Armada española que, haciendo un supremo esfuerzo, en 1692 atacó con veinte navíos los dieciséis iguales y veintiséis galeras del francés, obligándole a poner pies en polvorosa y persiguiéndole del cabo de Palos hasta el delta del Llobregat y Barcelona, recorrido en el cual los agresores perdieron dos pequeños navíos, uno de treinta y dos y otro de veintidós cañones. Este mismo año, la orgullosa Armada francesa sufría un tremendo correctivo frente a las costas

normandas, en Barfleur: a pesar del alarde táctico realizado por Tourville durante el día, en plena inferioridad ante a la flota anglo-holandesa, una buena parte de su escuadra, con los mejores buques —el suyo incluido—, acabó siendo obligada a embarrancar y fue destruida al anochecer en las playas de La Hougue, que habían visto el desembarco del rey Eduardo III en 1345 y muchos años después, sería la playa Utah durante el desembarco en Normandía de la Segunda Guerra Mundial. En aquel histórico lugar el magnífico navío *Soleil Royal*, que materializaba el sobrenombre real en su denominación, fue reducido a pavesas sobre la arena, dando a Luis XIV un anticipo de lo que podía sucederle si seguía dando rienda suelta a sus ambiciones; presagio que, para su desgracia, no quiso escuchar.



Busto en madera de la máxima figura naval a finales del siglo XVII, el almirante francés y aristócrata Anne-Hilarion de Contentin, marqués de Tourville, que, al mando de la flota del Rey Sol de Francia, Luis XIV, lograría señaladas victorias como Beachy Head y el convoy de Esmirna, no pudiendo evitar la completa debacle en Barfleur-La Hougue (1692)

Porque la guerra no daba respiro: al año siguiente, Tourville y D'Estreés se tomaron revancha frente a Lagos, embocando el estrecho de Gibraltar,

donde sorprendieron al llamado «convoy de Esmirna», compuesto por un centenar de barcos mercantes; solo diecinueve pudieron refugiarse en Cádiz, veintisiete fueron capturados y cuarenta y cinco destruidos, entre ellos cinco que se refugiaron en Málaga. Señoreando el mar Mediterráneo, los franceses destruyeron otros cuatro bajeles aliados entre Vinaroz y los Alfaques. Mientras tanto, la Flota de Indias de ese año lograba llegar sin incidencias a puerto, pero la escuadra española de los almirantes Laya y Papachino perdía once unidades en un tremendo temporal, quedando prácticamente aniquilada. Ello permitía a los franceses atacar y asaltar Cartagena en la primavera de 1697; Barcelona fue cercada, asediada y rendida en agosto del mismo año. La desastrosa contienda, última del siglo, concluía con el tratado de Ryswick; contemplando ya la sucesión al trono español, Luis XIV se avino a devolver territorios conquistados como Cataluña.

En efecto, ya en 1668 la mala salud de Carlos II de España había llevado a Leopoldo I, emperador de Austria, y el Rey Sol francés, a llegar a un acuerdo secreto sobre cómo se repartiría la copiosa herencia española, pero Carlos —al que, como dice el marqués de Lozoya, le sobraron los pintores pero le faltaron los soldados— vivió prodigiosamente treinta años más, dejando el acuerdo sin efecto; después del tratado de Ryswick, de nuevo el emperador y Luis XIV firmaron, en 1698, un acuerdo de partición, cuando Carlos II, que seguía sin descendencia, nombró salomónicamente heredero al príncipe elector José Fernando de Baviera, un niño de seis años, pero este falleció en febrero de 1699, lo que devolvía el problema a los términos iniciales. Las intrigas de los bandos francófilo y austracista arreciaron en la corte española hasta que, finalmente, en octubre de 1700, el agonizante Carlos daba de algún modo su beneplácito para que le sucediera el pretendiente francés, Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, abandonando este mundo al mes siguiente.

Aparte del cuestionarse la validez de un testamento arrancado en el lecho de muerte, la designación estaba expresamente invalidada por los tratados matrimoniales concertados por Felipe IV, en los que la madre y la mujer de Luis XIV, Ana y María Teresa, respectivamente (infantas ambas españolas), renunciaban a sus derechos al trono español. Pero Luis XIV

alegó que los términos de estos tratados, en lo referente al pago de cantidades económicas, nunca se habían cumplido y, por lo tanto, no existían limitaciones a sus derechos hereditarios. Como es de suponer, la casa de Austria, Holanda e Inglaterra no estuvieron de acuerdo, apostando por el archiduque Carlos, hijo de Leopoldo, como candidato al trono español. La guerra de sucesión estaba servida.

Anticipándose al archiduque, en 1701 un joven muchacho de dieciséis años, Felipe, llegó a Madrid, instalándose en el palacio del Buen Retiro como nuevo rey. Esto significó que, de sufrir España el permanente acoso francés, ahora pasaba de repente a su bando, tornándose enemigas Austria, Holanda y Gran Bretaña, antes aliadas. El brusco cambio forzosamente había de tener trascendentales consecuencias para otro muchacho, aún más joven, cuyo único afán era ingresar en la Armada: Blas de Lezo. Los efectivos de la Marina española, después del último desastre de Laya y Papachino, apenas daban ya para mantener el tránsito de las flotas de Indias; la institución, en absoluta decadencia, necesariamente tendría que pasar por una regeneración, igual que la corona española. Siendo incierto el futuro de esta última, aún lo era más el de la Armada. Una de las primeras disposiciones de Felipe, totalmente al dictado de su abuelo Luis XIV, fue convocar una promoción de guardiamarinas españoles para servir en la Marina francesa. El joven Blas, con tan solo doce años, se inscribió en ella. Era un lógico destino, pues en España, en aquel momento, no existían escuelas navales de solvencia donde un joven pudiera realizar su aprendizaje; habría que esperar a 1717 para la fundación de la Real Compañía de Guardiamarinas en Cádiz, a instancias del intendente de marina don José Patiño, con la promoción del almirante Andrés del Pes. La sede inicial fue el castillo de la Villa, en el barrio de Pópulo, mudándose a la casa de Sacramento, en San Fernando, en 1769. Su primer director sería Pedro Manuel Cedillo, autor del *Compendio del arte de navegar*.

Encontramos de esta manera al muchacho haciendo el petate en su casa de Pasajes antes de partir para incorporarse a su destino, sin que doña Agustina pudiera reprimir las lágrimas en la despedida de su hijo. Había llegado para Blas el momento de separarse de la familia para ingresar en una institución extranjera de la que desconocía todo, empezando por el

idioma. Muy duro tuvo que resultar para él hacerse valer en unas filas que, a pesar de la derrota de La Hougue, el almirante Tourville acababa de revitalizar con sus hazañas frente a las líderes del momento, la Marina holandesa y la *Royal Navy* británica. La *Armée Royale*, nacida tan solo cuarenta años atrás por designio del cardenal Richelieu de la mano del intendente de marina Jean Baptiste Colbert —el más destacado ministro de Luis XIV—, al inicio de la guerra de los Nueve Años contaba con sesenta navíos de dos y tres puentes, los primeros, de setenta y cuatro y, los segundos, de entre noventa y cien cañones. Habiendo recibido el bautismo de fuego en Sicilia con las batallas de Strómboli, Augusta y Palermo, en las que el gran Abraham Duquesne se impuso a los holandeses, contaba con dos grandes bases dotadas de competentes astilleros, Brest en el Atlántico y Tolón para la flota del Mediterráneo.

La actividad de los astilleros bretones había materializado, aparte de maravillas como el *Soleil Royal*, que construyó Laurent Hubac en 1670, otros navíos como el *Royal Duc* (luego *La Reine*) o el célebre *La Couronne*. Por su parte, en Tolón se completaron barcos como el *Royal Louis*, el *Monarque* o el *Dauphin Royale*, todos ellos modernos mastodontes de entre noventa y dos y ciento diez cañones. Casi cincuenta navíos franceses, de ambas categorías, se hallaban en los puertos bretones, y entre quince y veinte en Tolón, siendo el principal inconveniente la dispersión de la fuerza frente a la unidad británica, capaz de poner en el canal de La Mancha casi un centenar de modernos barcos de línea bien armados en aquellas fechas. Tras las notables pérdidas de La Hougue, Luis XIV hubo de renunciar a masivas aventuras navales, pero la construcción en ambos puertos prosiguió regularmente. Blas de Lezo ingresó así, para su aprendizaje, en una de las Armadas que, a pesar de su inferioridad numérica, en aquellos momentos despuntaba en construcción naval y soluciones técnicas aplicadas en la construcción de buques; avances e innovaciones que, a la vuelta de unos años, iban a ser incorporadas en cierta medida a los astilleros españoles cuando, a partir de 1720, Antonio Gaztañeta, por orden de Patiño, iniciara la reconstrucción de la Armada española en Santander, Cartagena y las nuevas atarazanas de La Habana, debutantes estas últimas en la

construcción naval. Así pues, el joven guardiamarina español, promocionando, se convertiría en pionero de la renovada Marina española.

En 1701, cuando Blas de Lezo acababa de entrar en la *Armée Royale* del rey francés, daban aún los últimos coletazos buques supervivientes de la Marina de los Austrias españoles. Con el país abocado a una cruel guerra por la disputa al trono, los pocos galeones de guerra restantes, aparte de anticuados, debían emplearse perentoriamente en el transporte de los tesoros americanos. Tres de ellos, *La Bufona*, de cincuenta y cuatro cañones, el *Jesús, María y José* de cuarenta y cuatro, y la almiranta de la flota del Azogue, estaban en aquel momento en La Habana, paupérrima escolta de una flota de Indias. A causa del fallecimiento de Carlos II y hasta que se resolviese la inestable situación con la llegada del nuevo rey, habían quedado reunidas en aquel puerto las flotas de Tierra Firme y de Nueva España de 1699, un inmenso tesoro (valorado en unos cien millones de doblones, cifra exorbitante para la época) a bordo de un desusado número de bajeles, catorce en total, cargados hasta los topes de oro, plata, joyas, piedras preciosas, mercancías orientales, porcelana, sedas y un largo etcétera, fruto del comercio en América y Filipinas.

Sus mandos, Manuel Velasco y José Chacón, decidieron prudentemente esperar órdenes; estas llegaron al fin en 1702, con el nuevo virrey de la Nueva España, duque de Alburquerque, a bordo de una formidable escuadra francesa al mando del almirante Rosselet, conde de Chateaurenault, que ya había acechado estas flotas cuando España y Francia eran enemigas. Constaba de seis modernos navíos de línea de sesenta o más cañones, los *Fort, Prompt, Ferme, Espérance, Superbe* y *Bourbon*, acompañados de seis menores de sesenta cañones y otros más pequeños, con la misión de escoltar el tesoro hasta la península y, en especial, a los tres buques de guerra españoles que, cargados con el llamado «Quinto Real» —veinte por ciento del valor total de la flota—, eran garantía para reponer las exhaustas arcas de la corona española. Con este servicio, Luis XIV no esperaba otra cosa que una jugosa parte de este «Quinto», cuyo destinatario era, por el momento, su nieto Felipe V de España; fondos imprescindibles para dar comienzo a las hostilidades.



Galeón español por Alberto Durero; tras medio siglo de decadencia ininterrumpida de la monarquía hispana y sus recursos marítimos, llegada la guerra de sucesión apenas le restaban a España galeones y naos suficientes para transportar los ingentes tesoros de Indias, codiciados por todos

Aparte de «cazador» de flotas de indias, el almirante francés contaba en su currículum con la batalla de Barfleur y el convoy de Esmirna, pero no daría muestras de gran pericia en esta aventura, desafortunadamente. La enorme flota de treinta y tres unidades zarpó de La Habana en julio de 1702, tras una buena travesía, llegaron a las Azores con fiebre amarilla en los barcos franceses. Allí se enteraron de que los aliados anglo-holandeses, al mando de los almirantes Rooke y Van der Goes, estaban atacando Cádiz. Celebrado el oportuno consejo, el francés ofreció llevar el tesoro a Francia, pero los españoles, conscientes de que lo que el conde de Chaterenault ofrecía era un billete solo de ida, decidieron dirigirse a Vigo, ría conocida

por uno de los aristócratas que iban a bordo, don José de Sarmiento, natural de Redondela.

Completamente inadvertida, la flota llegó sobre las islas Cíes el 19 de septiembre, pasando de largo frente a Vigo para ir a fondear a la recóndita bahía de Rande, donde se halla Redondela. El príncipe de Barbanzón, gobernador de Galicia, lamentó su presencia, pues no contaba con medios para defender la ría. Mientras se iniciaba la descarga del Quinto Real, el francés decidió bloquear la entrada a Rande con la clásica obstrucción medieval de cadenas, que defendían dos pequeños fuertes —Corbeiro y Rande— en ambas orillas, disponiendo detrás sus buques fondeados en semicírculo para dar calurosa bienvenida al posible atacante. Incurriendo en la clásica molicie burocrática, no se descargó ninguno de los catorce mercantes, pues no había llegado aún el funcionario de la Casa de Contratación de Sevilla encargado de inventariar el cargamento.

Este individuo no llegó a Vigo hasta el 20 de octubre, cuando hacía dos semanas que el Quinto Real estaba ya descargado y a salvo en Lugo; también, pocos días después de que, a través del capellán del *Pembroke*, los anglo-holandeses se enteraran de dónde andaba haraganeando uno de los más grandes tesoros de aquel tiempo. Sin perder un minuto, Rooke y Van der Goes navegaron hasta las Rías Baixas y la brumosa mañana del 22 de octubre de 1702 penetraban en la de Vigo, fondeando cerca de Cangas, desde donde se remitió, al día siguiente, una fuerza de ataque de ocho navíos (cinco ingleses y tres holandeses) al asalto de Rande, mandada por el almirante Hopson.



La bahía de Rande (Vigo) en la actualidad, lugar en el que trató de refugiarse la Flota de Indias de 1702 protegida por la escuadra francesa, produciéndose la batalla con los anglo-holandeses justo en el lugar que hoy ocupa el moderno puente colgante.

Este lanzó el *Torbay* a toda vela contra la obstrucción, seguido por los *Mary*, *Grafton*, *Kent*, *Monmouth* y *Zeven Provinciën*, mientras tropas desembarcadas tomaban los fuertes de tierra. La barrera de cadenas fue rota y, a pesar de la resistencia presentada por la *Bufona* de Chacón, el *Bourbon* de Monbault o el *Triton* de Bécours, los incursos irrumpieron en la bahía a la caza del tesoro. Muchos barcos franco-españoles volaron o fueron destruidos por sus propias tripulaciones; los más grandes embarrancaron en las orillas, incendiándose después. El *Jesús*, *María y José* y la *Bufona* se hundieron, ya vacíos, igual que la almiranta del *Azogue* y el *San Juan Bautista*. Otros tres barcos mercantes, *Angustias*, *Sacra Familia* y *Felipe V*, ardieron completamente, y también se fueron a pique, naufragando, los *Nuestra Señora de las Ánimas* y *Santo Cristo del Buen Viaje*. Chateaufort echó a pique su buque y escapó, sin duda con buen pellizco, porque pasó el resto de su vida entre lujos en su mansión campestre. Los británicos se llevaron tres galeones, *Santo Cristo de Maracaibo*, *Santa Cruz* y *Toro*, pero perdieron el primero de ellos a la salida, por embarrancada. Por

su parte, los holandeses se quedaron con los *Rosario*, *Dolores* y *San Diego*; en total, los atacantes lograron casi cuarenta millones de doblones.

Luchando con violencia por el último tesoro del fallecido rey Carlos II, los contendientes acababan de interpretar a la perfección la escena de las hienas en pelea feroz por los últimos despojos monetarios del imperio Habsburgo español. Los antiguos aliados y protectores de Carlos, ahora enemigos, arrebataron un cuarenta por ciento del cadáver; el posible usurpador del trono y su intrigante abuelo se quedaban con el veinte, y, del cuarenta restante, casi la mitad se la llevarían los mandos aristocráticos, oficialidad intermedia, saqueadores de fortuna e incluso avisados marineros de la propia flota, que sabrían aprovechar su oportunidad en medio de la confusión del ataque. El resto quedó en el fondo de la ría, recuperando los buceadores un diez por ciento aproximado en posteriores extracciones. Lo demás, es decir, los huesos mondos y lirondos, esperan, junto con la leyenda, en la bahía de Rande, para los cazatesoros, apasionados de los misterios e investigadores a todo trance; restos, en fin, de una época que necesariamente se extinguía para dar a luz otra nueva, en la que nuestro protagonista iba ya embarcado.

2

Mercenario de fortuna y lisiado (1702-1707)

Blas de Lezo quedó adscrito, desde el principio de su carrera, al bando francófilo. La victoria final del candidato francés, duque de Anjou, su consolidación en el trono español lograda a partir de la definitiva victoria en la guerra de sucesión (1714) y, por último, la emancipación del control francés lograda en la vejez de Luis XIV (murió en 1715) gracias a la hábil conspiración de *La Cábala* y el carácter de los soberanos, supuso para él estar en el bando correcto desde el principio. No obstante, en los comienzos, es muy probable que le costara reconocerse dentro del uniforme de la *Armée Royale*, que no era el suyo. Sin ser mercenario, es decir, soldado a sueldo, sino asimilado, sin duda pudo considerarse alguna vez como tal; los fines y horizontes de la Marina gala no eran los de su patria y, por tanto, tampoco los suyos. Sin menoscabo en el servicio —veremos cómo se hizo acreedor del aprecio de sus superiores de adopción— el soldado ajeno a ideales endurece pronto su alma aguzando el instinto para conseguir la mayor eficiencia posible en su trabajo.

Fue destinado a Tolón, con lo que el viaje desde Pasajes, cruzando la frontera francesa camino de Marsella, tampoco resultaría muy largo. Emplazado muy cerca del cabo Sicié —que separa la Costa Azul del golfo de León— y a pocas millas de Marsella, el refugio tolonense, en la región de la Provenza y a los pies del monte Farón, ha sido excavado y ampliado por el hombre para contener sus naves, brindándoles, aparte de abrigo, un

taller donde reparar y astillero para la construcción. El paraje está lleno de islas, la más próxima Saint Mandrier, la cual, en tiempos de Blas de Lezo sería gigantesco dique de abrigo para los barcos que, próximos a entrar al puerto, surcaran la Petit Rade, o aquellos que, recién largadas amarras y zarpando rumbo a alta mar, pronto habrían de internarse en mar abierto.

Más allá de la Grande Rade, donde los buques arriaban o daban el trapo, se vería la silueta de la isla de Giens, que forma, por fenómenos de dinámica litoral, un larguísimo istmo arenoso con la tierra firme, en el que se acomoda un sereno estanque de pescadores. La siguiente, Porquerolles, queda demasiado lejos para que tómbolo alguno la alcance, dejando con Giens el estrecho conocido como Petit Passe; y entre Porquerolles y la siguiente, Port Cross, la abertura, mucho mayor, se denomina «Grande Passe». Aún hay otra isla más, la de Levant, formando las cuatro últimas — Giens, Porquerolles, Port Cross y Levant— el grupo denominado de las islas Hyères, que forman con la línea costera un placer o fondeadero natural relativamente agradable para grandes buques si no arrecia el viento del noreste.



Magníficos navíos como esta maqueta del *Soleil Royal* ocupaban la rada de Tolón cuando el joven Blas de Lezo llegó allí en los inicios de la guerra de sucesión para abrirse camino como oficial de marina. Le esperaban días de gloria y amargos tragos de salud.

Pero la vista del muchacho, casi un niño, que era Blas, tuvo que recrearse, aparte del paisaje natural, con el espectáculo que se abría ante él, imposible ya de contemplar en puertos españoles: toda una escuadra de bellos barcos color caoba, con los finos mástiles lanzados al cielo y la arboladura cargada de banderolas y pabellones, surcando con las velas henchidas los diferentes espacios en todas direcciones al crudo viento vespertino, unos maniobrando para la virada, otros habiéndola ejecutado ya, los terceros procediendo con poco trapo y las velas recogidas en calzones hacia los muelles o, con las anclas largadas a la pendura, preparándose para largar fondo, mientras los más, imperturbables, grandes mastines sobrios y

ceñudos, borneaban majestuosos, por grupos, con todo el trapo bien aferrado en las vergas, sujetos como rocines por el cable del ancla en diferentes fondeaderos.

A pesar de que en las astas de aquellos navíos de guerra flameaba un pabellón, el de los Borbones, que aún no era el suyo, Blas tuvo que sentir la emoción del marino que contempla buques vivos y coleando, cuyas cubiertas pronto hollarán sus pies, poniéndole a prueba como nobles pero adustos corceles, maestros insobornables que, si la supera, algún día permitirán, dóciles, que los gobierne. Cuántos sueños, alud de disparates, debieron cruzar la mente del joven Blas, aún ignorante de que, en el durísimo mundo en el que se internaba, la satisfacción solo llega en breves dosis (casi con cuentagotas) tras inmensos atracones de frustración, sufrimiento necesario cuyo origen es la mar o completamente gratuito causado por tus semejantes por la guerra, envidia, saña o simple y humana vileza. Afortunadamente, nada de esto estaba escrito en la loca ilusión de Blas que, como ingenuo potrillo, trotaba alegre aquella tarde con ojos brillantes e ilusionados por las radas y fondeaderos de Tolón.

Allí había, además, todo lo necesario para mantener una escuadra como la francesa del Mediterráneo en condiciones y lista para el combate; en las gradas del puerto interior se verían, como famélicos cadáveres, los costillares de las cuadernas arboladas de varios navíos nuevos, aún en construcción. No muy lejos, una *machina* estrambótica se ocuparía de arbolar vacíos y brillantes vasos de buques recién contruidos, mientras, en tierra, de un inmenso casetón del que procederían ruidos infernales surgía una nube de polvo y serrín de madera junto con un impresionante acopio de tablones frescos y carne recién avivada a la luz, como corresponde al aserradero. En los muelles de pertrechos, por su parte, ordenadas procesiones entre los almacenes y los buques de carpinteros de lo blanco y de lo oscuro, inspectores y pañoleros, se ocuparían de ir llenando de equipo y maniobra los barcos terminados que, poco a poco, como con cierto pudor, irían sumergiendo sus cóncavas obras vivas en las oscuras aguas del puerto; en especial cuando, en las rampas de armamento, se acomodaran a bordo, sobre sus cureñas de madera, las enormes piezas de artillería.

Tolón tenía que ser, en 1702, un puerto en plena actividad, pues, derrotadas las escuadras del Atlántico y apartadas del canal de La Mancha por la superioridad angloholandesa, la *Armée Royale* se disponía a reverdecer los laureles de la guerra de los Nueve Años erigiéndose en dueña de las aguas del Mediterráneo. Para ello, la escuadra de Tolón, que normalmente no tenía más de veinticinco bajeles, se iba a reforzar hasta el doble de este número, buques que serían puestos al mando del señor de Langeron y el marqués de La Villete, ambos a las órdenes del nuevo y jovencísimo capitán general —tan solo veintiséis años— Luis Alejandro de Borbón, conde de Toulouse y renombrado bastardo real, pues era hijo nada menos que del rey Luis XIV y su amante *madame* de Montespan, favorita real en su momento. El joven Blas ni siquiera se atrevería a soñar con poder echar la vista encima a este elevado personaje, tío de Felipe de Anjou, que pretendía a la sazón imponerse como rey de España; como otros muchos guardiamarinas, recibiría humilde alojamiento no lejos de la escuela donde, durante al menos un año, tendría que conformarse con sus lecciones y un pupitre donde adquirir los rudimentos de la profesión. No pudo sospechar que el conde de Tolosa, joven y rompedor de moldes, tenía para él y el resto de la promoción reservada una increíble sorpresa: a la hora de hacerse a la mar, repartió los guardiamarinas, para su rápido aprendizaje, en los mejores buques de la escuadra. Él mismo, a bordo de su buque insignia, recibiría a los más imberbes, es decir, los nuevos; así fue como Blas de Lezo, con tan solo quince años, sería enrolado a bordo del buque insignia de la Armada francesa del Mediterráneo, el *Foudroyant*.

Entretanto, la guerra de sucesión había seguido su curso tras el fracaso del plan en tenaza diseñado por el rey de Inglaterra, Guillermo III de Orange, esposo de la reina Ana. Mientras Rooke y van Almonde deberían haber desembarcado un ejército en Cádiz para llevar a cabo la conquista de Andalucía, el duque de Marlborough, cooperando con el príncipe Eugenio, tenía que avanzar a través de los Países Bajos hasta el Danubio, separando así Francia de sus territorios allegados por el norte y sur. El plan saldría casi a pedir de boca en los campos europeos, pero, en la península ibérica, las cosas se torcieron. Fracasó el asalto sobre Cádiz, que Rooke quiso compensar, *motu proprio*, con la captura del gigantesco tesoro de los

galeones de Rande antevisto. La fortuna arrebatada al enemigo no venía mal, pero no solucionaba el gran problema estratégico.

Se hacía necesario actualizar el plan: los estrategas aliados decidieron invadir la península desde Portugal, desembarcando en Lisboa un ejército que se abriese paso hacia Madrid. Mientras, la flota de George Rooke, Cloudesley Shovell y John Byng se mantendría en el Mediterráneo, sobre la costa catalana y levantina española, para respaldar la rebelión de los austracistas contra el autoproclamado Felipe. El duque de Berwick, paladín de este, pudo contrarrestar lo primero deteniendo al Ejército aliado en Ciudad Rodrigo; pero las flotas de Rooke y el conde de Toulouse estaban, como sabemos, predestinadas a enfrentarse, en el que sería el bautismo de fuego de Blas de Lezo. Al inicio del verano de 1704, Rooke se internó en el Mediterráneo dispuesto a tomar, con ayuda de la «quinta columna» austracista, la ciudad de Barcelona. El intento fracasó, y como no era cosa de quedarse donde pudieran sorprenderlo, Rooke prefirió volver por donde había venido. Al embocar el estrecho, sin embargo, una conversación con el príncipe de Darmstadt, Jorge de Hesse —al frente de las tropas—, le decidió a intentar una empresa que tendría insospechadas consecuencias: la toma de Gibraltar para el candidato austracista, es decir, el archiduque Carlos de Austria.

Esta era la excusa porque, como luego se demostró, la naciente Gran Bretaña se aferraría a aquel promontorio durante más de tres siglos, como si le fuera en ello la supervivencia del imperio. El ataque se materializó el 2 de agosto de 1704. Mientras Byng bombardeaba la fortaleza con sus barcos, el capitán Whitaker, con el *Dorsetshire*, protegía los grupos de desembarco en dos sectores, el istmo y punta Europa. En la pequeña fortaleza, el gobernador Diego Salinas, que disponía solo de cincuenta y siete soldados y ciento cincuenta milicianos, vio venir las columnas británicas y holandesas por extremos opuestos y ordenó cerrar las puertas. El asedio solo duró dos días; los invasores lograron convencer a Salinas con un acuerdo en el que expresamente se citaba que la plaza no se rendía a Inglaterra, sino al archiduque Carlos, y que la propiedad solo se ejercería en caso de proclamarse este rey de España.

La toma de Gibraltar, es decir, el establecimiento de una fiable cabeza de puente en el flanco sur español, pareció ser al fin el detonante que puso en marcha la flota francesa: Luis XIV ordenó a su hijo Luis Alejandro que sacara a la mar su flota para recuperar el enclave. Todos los recursos y personal disponibles en Tolón embarcaron para disputarle a los aliados el dominio del Mediterráneo occidental. Los navíos de Tolón, más influenciados por maestros venecianos que los contruidos en Bretaña, se caracterizaban por la profusión de imaginería barroca decorando el alcázar de popa y las amuradas, tarea en la que alcanzó fama el escultor naval Pierre Puget. También se decía que los grandes buques franceses de primera clase, con sus grandes dimensiones, respondían más a intereses propagandísticos y de prestigio que a capacidad bélica real. Como habría podido atestiguar el guardiamarina guipuzcoano mientras sus ojos se perdían contemplando aquella magnífica obra de madera, esto último no podía ser cierto con el buque insignia de Su Excelencia el conde de Toulouse: no había más que ver las bocas de los cañones saliendo de los costados y la cuadrada popa, idéntica a las de los buques holandeses, con las troneras de los guardatimones. Cuando al fin, tras trepar por la escala del costado, llegó al portalón y accedió a la cubierta del combés, ya sabía, por la sensación que aquel titán de los mares había impreso en su mente, cuál era el camino cierto marcado su vocación: algún día, él mismo izaría su enseña en un soberbio navío como aquel. No pudo, por fortuna, sospechar siquiera la precoz tragedia que de forma inmediata le tenía reservada el destino.



Perdido el primero y magnífico navío *Soleil Royal* en la hoguera de La Hougue (1692), en el combate de Vélez-Málaga combatiría el segundo *Soleil Royal* al mando de Langeron, batalla en la que Blas de Lezo estuvo a bordo del buque insignia francés *Foudroyant* del conde de Toulouse, a bordo del cual resultó gravemente herido y perdió una pierna

La Armada francesa zarpó de Tolón con buen viento, rumbo al cabo de Palos; en vanguardia, el *Soleil Royal* —segundo de este nombre— de Langeron, que mandaba la escuadra azul de diecisiete barcos. Por su estela, el grueso, la escuadra blanca al mando del conde de Toulouse con otros dieciséis navíos; y, por último, la escuadra roja del marqués La Villete de diecisiete unidades. Aunque tardaron muy poco tiempo en presentarse en el mar de Alborán, de algún modo sus noticias les precedieron, pues Rooke, el holandés Callenburg y Shovell les esperaban. Después de apoderarse de La Roca, la escuadra aliada se había dirigido a la costa africana para hacer aguada, regresando a las inmediaciones del estrecho el día 20. El 22 de agosto los angloholandeses, por los avistamientos de sus exploradores enviados al cabo de Gata e isla de Alborán, ya sabían de la presencia enemiga a barlovento, con fuerte viento de levante. La misión de Rooke, desfavorablemente situado, era transformarse, con su escuadra de cincuenta

y tres navíos y seis fragatas, en un valladar móvil que la escuadra enemiga nunca pudiera superar, así mantendría la plaza de Gibraltar, recién conquistada, a buen recaudo. Para ello se situaría en el mar de Alborán, navegando sobre una línea entre la punta Calaburras de la península y el cabo Quilates africano, de unas ciento diez millas marinas, que su escuadra, de unas diez millas de longitud —suponiendo un cable y medio de separación entre un buque y su matalote de popa— podía recorrer casi completa en apenas dieciséis horas, navegando a la cuadra, de bolina, con rumbo sur, y al largo cerrado de regreso a la península.

Esta o muy parecida tuvo que ser la disposición en que Langeron, con los buques franceses de vanguardia, avistó al enemigo el día 23, mandando señales al *Foudroyant*, cuyas órdenes darían lugar a una compleja serie de maniobras que tal vez parezcan difíciles de comprender. Luis Alejandro tenía en aquel momento dos prioridades: formar su escuadra en dispositivo de combate, y salvar la escuadra inglesa para tener libre acceso a Gibraltar. Inicialmente, como es lógico, amagó lo segundo forzando trapo, pues era la misión con la que venía; pero, cuando estaba aún a unas diez millas, Rooke, formado ya en línea de batalla ciñendo amuras a babor con rumbo sudeste, viró cómo cabía prever para cerrarle el paso, rumbo a la península. Toulouse, al que tocaba mover ficha, tenía ahora clara la jugada de arrumbar al suroeste para desbordar la línea aliada por el sur, envolviendo a sus enemigos contra la costa española y, en concreto, la ensenada de Málaga, donde habría podido atacarlos en combinación con las galeras españolas del duque de Tursi, allí dispuestas. Pero, por los motivos que fueran, prefirió formar línea de batalla, para aceptar el combate, al mismo rumbo que su enemigo, pues parece ser temió se dijera que no había querido afrontar cara a cara al contrario.



Luis Alejandro, conde de Toulouse e hijo bastardo de Luis XIV, comandaba la flota francesa en el combate de Vélez-Málaga para recuperar Gibraltar. A pesar de su valentía y acometividad, fue superado por el frío pragmatismo del veterano almirante inglés Rooke, permaneciendo así La Roca hasta nuestros días en poder de los británicos.

Pecó así Luis Alejandro de un exceso de acometividad, víctima tal vez de su falta de experiencia y juventud, en una época en que tanto el gran maestro De Ruyter como el propio Tourville habían dejado clara la importancia en batalla naval de las maniobras tácticas previas bien ejecutadas. Nos revela, sin querer, el conde de Toulouse, que no había sido buen estudiante, o tal vez recelaba del juicio de los aristócratas y altos mandos que llevaba alrededor, sobre el alcázar del *Foudroyant*, no muy lejos de donde debía encontrarse Blas de Lezo. El joven guardiamarina probablemente contempló aquellos movimientos iniciales de ambas flotas

sin entender un ardite, silencioso, preguntándose, como todos los enfervorizados tripulantes, cuándo iba a dar comienzo el combate.

No tardaría; formada la escuadra francesa en línea frente a la angloholandesa, el *Soleil Royal* de Langeron frente al *Albemarle* de Callenburg, el *Foudroyant* a tiro de cañón del *Royal Catherine* de Rooke, y los barcos de La Villete contra los de Shovell y Leak, dio comienzo el duelo de artillería. Recientemente se ha planteado la cuestión de si la batalla se libró, para su correcta denominación, frente a la amplia ensenada de Málaga o la mucho menor de la caleta de Vélez, donde hoy se ubica el acogedor puertecito de este nombre. Sin embargo, si hubiera tenido lugar frente a Málaga, Rooke, a sotavento, habría sido copado contra la costa y derrotado. No fue así, disponiendo de espacio para, con su artillería, «forzar» la línea paralela de navíos combatientes evitando el cerco, lo que nos habla de que se tuvo que luchar, varias decenas de millas mar adentro, frente a la punta de Vélez-Málaga e incluso la de Torrox y Nerja, que brindarían aún más sitio.

En lo que nos interesa, el combate de Vélez-Málaga se trató de un tremendo y feroz cañoneo entre navíos que empezó poco después de las diez de la mañana del 24 de agosto de 1704, durando casi todo el día. Fue un duelo de artillería puro, con gran consumo de pólvora, al estilo del de Lowestoff en 1665 durante la segunda guerra anglo-holandesa, también muy sangrienta. La flota francesa perdió dos almirantes, sufriendo casi tres mil bajas, frente a dos mil setecientos los aliados, que sufrieron más muertos y con dos barcos, los *Kingston* y *Montagu*, tan averiados que tuvieron que abandonar la batalla; además, los barcos de Byng, que gastaron mucha munición en el bombardeo de Gibraltar, tuvieron también que retirarse prematuramente. Los franceses proclamarían luego ser vencedores por haber resultado más castigados sus enemigos, pero lo cierto es que, en los días siguientes, nada hicieron por recuperar el curso de su misión, es decir, reconquistar el peñón en disputa, acabando por emprender el regreso a Tolón. Dicho en otras palabras, en ningún momento superaron la barrera que la flota aliada representaba, afianzando la posesión de la rocosa plaza recién ocupada.

Frustrante resultado para el mando, desastroso sin duda a quien tocó perder la vida, para Blas de Lezo el combate de Vélez resultó una prueba tremenda y traumática, pagando a muy alto precio su asistencia al primer combate de su vida: una bala de pequeño calibre le acertó en la pierna izquierda, por debajo de la rodilla, dejándosela convertida en pulpa. Rápidamente bajado a la enfermería, en aquel oscuro local de la popa del *Foudroyant* el joven muchacho de quince años sufrió la amputación en vivo demostrando valor y capacidad de sufrimiento que impresionó vivamente al conde de Toulouse, testigo del derramamiento de sangre del joven guardiamarina español sobre la cubierta de su buque, y también herido levemente. Emocionado, Luis Alejandro escribió a su padre solicitándole el inmediato ascenso de aquel joven obligado a utilizar una pata de palo durante el resto de su vida. El joven Blas, modelado de manera tan cruel a su nuevo oficio, tal vez reflexionó en lo oneroso que resultaba el servicio a bordo de los bajeles del Rey Sol; la aplastante realidad deshacía con despiadada mano de acero el hojaldre de los sueños pueriles. Fue una maduración rápida, terrible e inmerecida; de aquellas a las que solo sobreviven los héroes.

El regreso a Tolón y la convalecencia resultarían bien diferentes a la marcha al combate; los jóvenes van briosos a la guerra, y vuelven, si han conservado la vida, convertidos en viejos. A partir de ahora, Blas tendría que acostumbrarse a vivir con su extremidad de palo. Quienes, en más leves trances, han tenido que vérselas para desempeñarse con muletas, pueden tener una lejana y mucho más clemente impresión de la cruel coyuntura a la que se enfrenta persona con una pierna de palo. La estructura fundamental del cuerpo, para caminar erguido, es la columna vertebral, que, con la pata de palo, aparte de verse desequilibrada de forma antinatural, sufre por los duros golpes que percuten sobre ella, acabando por dañarse las articulaciones, lo que produce, con la edad, terribles dolores de espalda y lumbagos. Como las extremidades inferiores resultan poco de fiar, el individuo se acostumbra a emplear solo los brazos para soportar todo el peso del cuerpo, lo que acaba ocasionando un desproporcionado desarrollo de la parte superior del tórax, el cual, al ser un peso alto —de forma similar a como sucede en los navíos— inevitablemente reduce la estabilidad. Por

último, el forzado sedentarismo al que el lisiado minusválido se ve abocado puede trastornar su metabolismo, haciendo ganar peso nada recomendable para una estructura ósea ya gravemente dañada, de lo que no se concluyen sino nuevas y gravosas limitaciones.

Mas lo peor de lesión semejante, si grave sobre la anatomía, es en lo que afecta al carácter. El lisiado no solo tiene que acostumbrarse a vivir dentro de una maltratada figura, sino a sufrir el hiriente respeto, o la falta de él, con que el resto de la humanidad trata a un combatiente estropeado de por vida. El carácter se torna recio, las respuestas impulsivas, y la tolerancia escasa y predispuesta a la irascibilidad. El superviviente, superando tan dura prueba, acaba siendo arrogante hasta el punto de creerse autorizado para la desconsideración. El tono de su voz se aspera, las palabras son cada vez más ácidas y la lengua más afilada; el que antes fuera guardiamarina debió retornar a la academia naval no solo convertido en alférez, sino habiendo superado examen por el que ninguno de sus colegas —por suerte para ellos— tendrían que pasar. Inevitablemente, poco a poco le irían pareciendo más blandos que él, sin agallas ni arrestos, y ahora que era su superior, se comportaría con ellos de forma más terminante y agresiva. Es el arma que prevé la naturaleza para el que oculta un profundo y tremendo complejo como el que Blas, en adelante, habría de sobrellevar. Como otros discapacitados ¿sería entonces cuando Lezo adquirió el valor y desprecio al peligro próximo a la temeridad? Parece bastante probable.

Mientras transcurría un largo e imprescindible período de recuperación para el joven, la guerra tomaba mal sesgo para las armas francesas. En tierras europeas el duque de Marlborough, John Churchill —el célebre Mambrú de las canciones— dismantelaba los ejércitos de Luis XIV en las batallas de Blenheim y Ramillies. También en la península ibérica los aliados tomaban ventaja; Cataluña, a la que no agradaba el bando francés, pues todavía estaba fresco en la memoria la invasión de fin del siglo anterior, y cuya industria era además competidora directa del país vecino, decidió declararse por el archiduque negociando con Inglaterra en Génova, en 1705. Aparte, las demostraciones de la flota de Rooke en la costa española tras el combate de Vélez-Málaga (de la flota francesa nunca más se supo) convencieron a muchas otras poblaciones de su adhesión a los

austracistas, como Altea y Denia. A consecuencia de todo ello, Charles Mordaunt, conde de Peterborough, desembarcó con su ejército de Lisboa en Barcelona, y el archiduque Carlos, apoyado en este despliegue, pudo al fin entrar en Madrid este mismo año, desalojando a Felipe de Anjou.

El momento no podía ser más crítico para los francófilos, que trataron de sostener las plazas que aún les eran fieles. En esta tarea, el joven alférez Blas de Lezo recibirá la consigna de aprovisionar Peñíscola, al sur del delta del Ebro. También actuó en Palermo para la causa de Felipe, tripulando buques que hostigaban el comercio genovés; algunas fuentes reclaman para él en este período la destrucción o apresamiento del navío inglés *Resolution*, de setenta cañones. Investigado el particular, en las listas de la *Royal Navy* encontramos en efecto un *Resolution* de setenta cañones, diseñado por sir Anthony Deane (el Jorge Juan inglés) y construido en Harwich en 1667, aunque fue reformado a sesenta y ocho cañones treinta años después, en el 98. No consta que se perdiera este buque en operaciones del Mediterráneo, de donde se deduce que se vendería para desguace a su debido tiempo (cuando tienen un final inusual se hace constar). Por lo tanto, sin desmentir las fuentes, esta afirmación, frecuente en las biografías de Blas de Lezo, no ha podido comprobarse como cierta.



Proa y popa del majestuoso *Soleil Royal*. Amenazada Tolón por las tropas de Eugenio de Saboya, la flota francesa surta protagonizaría en 1707 la primera de las tres hecatombes de este puerto, donde todos los buques del rey Luis XIV fueron echados a pique por su propia gente, de lo que sería testigo Blas de Lezo.

En 1706 pareció empezar a cambiar el curso de la guerra; Carlos, al verse sin apoyo, abandonó Madrid, desatándose la ofensiva francesa contra Valencia. Por fin, en la primavera de 1707, el duque de Berwick venció decisivamente a los austracistas en Almansa; no bien se producía este alivio peninsular, que permitía recuperar Madrid a Felipe, cuando otro gran peligro aliado, el célebre príncipe Eugenio de Saboya, avanzaba con las tropas italianas por la Costa Azul, cruzando el río Var a primero de agosto. La amenaza era gravísima para Tolón, base de la flota francesa del Mediterráneo. El alférez Blas de Lezo, que había estado llevando suministros a la costa catalana para los sitiadores de Barcelona — inventando, para escapar de fuerzas superiores, cortinas de humo quemando paja seca, con grave riesgo de incendio para sus barcos, suponemos— es llamado a Tolón con todos los efectivos disponibles por el mariscal René Froulay de Tessé, responsable de la defensa. Fue asignado a las defensas del castillo de Santa Catalina; el joven marino cojitranco, mirando al puerto desde las almenas, podía ver la otrora poderosa y activa flota del conde de Toulouse temerosamente amarrada ahora a los muelles, o con los magníficos buques fondeados y vacíos a buen recaudo, inútiles para la guerra y en espera del resultado de la campaña que decidiera por ellos.

Eugenio, muy entorpecido por la lentitud de Victor Amadeo II, que le seguía, pasó Fréjus y tomó Santa Catalina tras dura lucha. En la escaramuza, Blas recibiría en el ojo izquierdo esquirlas de un cañonazo, quedando tuerto. Por fin, el 14 de febrero, Tessé pudo recuperar Santa Catalina, gracias a los refuerzos enviados por Berwick. Después de perder diez mil hombres, y de que el almirante inglés Shovell atacara el puerto hundiendo dos barcos y averiando otros dos, Eugenio decidió retirarse. Blas de Lezo, con el resto de los valientes defensores, pudo entonces regresar a Tolón para ser atendido de sus heridas. Lo que le mostró, sin embargo, el ojo que le quedaba sano, fue tal vez la más dura lección aprendida en Francia: todo el puerto de Tolón, la Petit Rade y los fondeaderos estaban

lentos de barcos abandonados, escorados, hundidos por sus propias dotaciones, cuarenta y seis barcos en total que fueron echados a pique para que el enemigo no se apoderara de ellos si Tolón se rendía. Solo los grandes navíos de tres puentes, con sus altos costados, quedaron con las cubiertas por encima del agua, aunque las calas y sentinas estuvieran llenas y los cascos y aparaduras apoyados en el fondo. Luis XIV montó en cólera cuando se enteró de este «suicidio colectivo», ordenando reflotarlos. No pudo ser con todos: al final, se perdieron alrededor de quince unidades.



El rey de Francia, Luis XIV de Borbón, en cuya flota Blas de Lezo consiguió sus primeros entorchados a cambio de duros trances y mutilaciones. Protagonista de un largo reinado y permanente agresor de España y los Países Bajos, Luis engrandeció Francia a costa de actos de extorsión en Europa y piráticos en América. Solo la emergente Gran Bretaña —con figuras como John Churchill, duque de Marlborough— lograría pararle los pies.

Blas de Lezo había aprendido en madera ajena en qué paran los sueños, visiones de buques maravillosos surcando los mares en manos de quien no

sabe manejarlos. También aprendería, aunque en un primer momento tal vez solo lo intuyó, lo que significaba servir a señores caprichosos, Felipe y Carlos, Carlos y Felipe, preocupados por sus coronas, propiedades y riquezas, pero nunca por sus hombres más fieles ni por sus generales. El rey Luis XIV, al que había servido, sería un tirano absolutista empeñado en la agresión a sus vecinos, pero sabía tratar a los suyos y recompensar cumplidamente a quien se dejaba vida y salud por su reino; no volvería a tener señor tan bueno como aquel rey. En lo que respecta a los barcos, jamás pudo olvidar aquellas tremendas lecciones de juventud, que, aun al precio de dos graves taras físicas, debieron inscribirse a fuego en su corazón: un barco mal tripulado solo es un estorbo; y el capitán que deja su barco sin usar, en puerto, esperando estúpidamente a lo que decida el enemigo, no merece sino que se lo hundan y arrebaten, para su eterna condenación.

3

Un capitán de 21 años (1707-1716)

Con poco más de 18 años, en 1708, el alférez Blas de Lezo, cojo y tuerto, es destinado a la base naval de Rochefort. Rival de puertos en aquel entonces de segundo orden, como los bretones de Saint Malo o Saint-Nazaire, Rochefort, situada como Sevilla o Amberes en el meandro de un río, pertenece al departamento de Charente marítimo, al norte de la legendaria Guyena de los reyes ingleses Plantagenet y Lancaster, cuya base era La Rochelle. Los barcos botados en los astilleros de Rochefort —como el *Dauphin Royale* (2.º) o la *Dédaigneuse*— bajaban por el estuario del Charente hasta el golfo de Vizcaya, de cuyas iras protege la isla de Saint-Pierre-d’Oléron; se trataba, pues, de un excelente refugio desde el que salir a depredar el tráfico mercante de salida del canal de La Mancha —el de entrada, con buques de vela, recalaba sobre las Scilly, siguiendo la ruta de las Azores— que, una vez montado Ouessant, podía resultar aconchado por los vientos del oeste en el amplísimo golfo que forma la Bretaña y el cabo Villano gallego. En la época en que llegó Blas de Lezo había allí basada una pequeña escuadrilla de fragatas de cuarenta cañones, las *Amazones*, *Vestale*, *Parfaite* y *Valeur*, que, como los corsarios de Dunkerque o los de Saint-Malo, efectuaban frecuentes e inesperados *raids* a la caza de mercantes ingleses u holandeses desprevenidos.

Disponer buques corsarios rápidos en las rutas frecuentadas por el comercio era tradición de los puertos bretones y de los Países Bajos que

venía de muy atrás: en concreto, principios del siglo xvii, cuando, con Dunkerque en manos españolas, había estado allí basada la llamada «escuadra de Flandes», que consiguió espectaculares cifras de capturas de barcos holandeses de la mano de audaces capitanes como Miguel de Horna, conocido por los bátavos como el perverso pirata Michiel Dorne. En la batalla terrestre de las Dunas, en 1658, Turena se impuso a Juan José de Austria, abandonando la filiación española Dunkerque de forma definitiva; tomó entonces el relevo precisamente un dunkerqués, el gran corsario Jean Bart, que, en su día, con tan solo dieciocho años, presumió anecdóticamente de ser «español por la mañana, francés al mediodía e inglés por la tarde», dependiendo de quién se apoderaba de la plaza.

Este hijo de humilde pescador y armador de buque corsario había sido «reconvertido» a marino regular para ponerse a las órdenes de Tourville a bordo del *Glorieuse*, de sesenta cañones, en la fructífera jornada del convoy de Esmirna, cuando el marino templario francés se tomaba venganza sobre Rooke por la derrota de La Hougue, en 1692. Jean Bart tuvo su gran día en la guerra de los Siete Años, al año siguiente, cuando, al mando de una escuadrilla de fragatas, las *Maure*, insignia, *Mignon de monsieur Saint Pol*, *Fortune*, *Comte*, *Jersey* y *Portefaix*, se lanzó al ataque del «convoy del trigo» holandés, ciento veinte buques mercantes protegidos por los cinco navíos del almirante De Vries, a bordo del *Príncipe de Frisia*. Una por una, las fragatas francesas acometieron a los navíos enemigos, derrotando la *Maure* al insignia de Vries; la *Mignon*, al *Statenland*; y la *Fortune*, al *Princesa Emilia*, poniendo en fuga a otros dos, y llevando luego todas sus capturas a Dunkerque. Posteriormente, en 1696, logró burlar el bloqueo de Dunkerque para hacer otra cuarentena de presas, logrando de Luis XIV el cargo de jefe de escuadra; cuando el rey le informó del ascenso, Jean Bart, impertérrito, le replicó: «Majestad, habéis hecho bien». Este audaz marino fallecería en 1702, en los inicios de la guerra de sucesión, cuando la escuadra holandesa irrumpía a todo trance en la ría de Vigo.

Otro corsario famoso y especialista en *raids* sería René Duguay Trouin, de Saint-Malo, que, de forma similar a Blas de Lezo, con menos de veinte años estaba al mando de una fragata, la *Danycan*, a la que volveremos a encontrar en esta historia. Con la fragata *Diligente*, fue capturado en la

guerra de los Nueve Años, pasando un tiempo en una prisión inglesa, pero, llegada en 1702 la guerra de sucesión, recibió el mando de un navío de guerra regular, el *Railleuse*, con el que lograría una larga lista de capturas, dirigiendo en 1711 el asalto a Río de Janeiro, plaza portuguesa donde logró un gran botín que al desfallecido Luis XIV le vino en ese momento como caído del cielo, por lo que recibió también el ascenso supremo. Vemos pues que, en esta época, ser destinado a uno de los puertos donde la *Armée Royale* tenía rápidas y potentes fragatas para atacar el tráfico marítimo enemigo era una oportunidad, si se tenían agallas, para lograr sin grandes complicaciones el mando de un buque, luego el de toda la escuadrilla y ascender rápidamente en el escalafón sin pasar por los grandes navíos ni escuadras de combate, reservadas a almirantes aristócratas.



René Duguay-Trouin tuvo un comienzo similar y contemporáneo al de Blas de Lezo en la *Armée Royale*; pero mientras que el francés destacaría por el asalto a Río de Janeiro de 1711, el español prolongaría su carrera hasta mediados de siglo con la toma de Orán de 1732 y la defensa de Cartagena de Indias en 1741

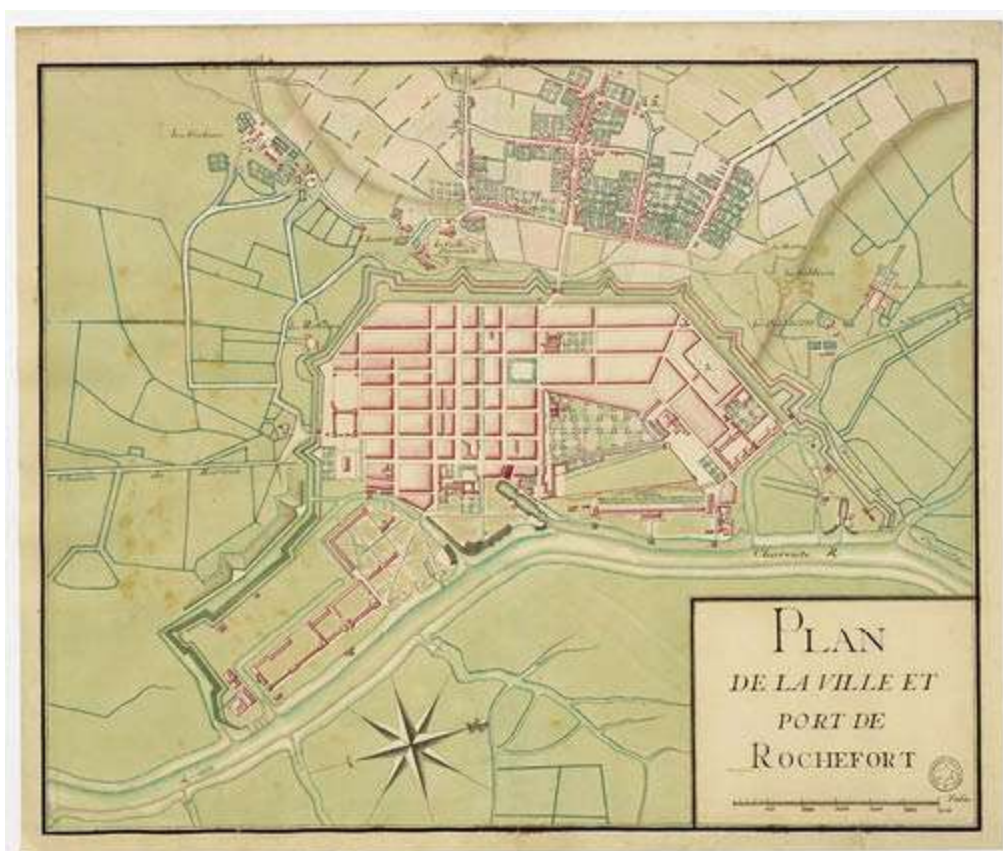
Blas de Lezo, joven teniente de veinte años fogueado en combate, respetado entre sus semejantes por sus tremendas heridas, pero inevitablemente marginado de soslayo —no sabemos en qué medida— por no ser francés, probablemente cayó en Rochefort en una «cueva de lobos» donde muchos otros ambiciosos oficiales de humilde cuna trataban de abrirse paso hacia el mando de un rápido y ágil navío de ataque al tráfico mercante. Todo parece indicar que, en un principio, sus rivales no pudieron con él; el valor de Blas, su carácter y capacidad para manejar los hombres y su absoluto desprecio del peligro causó pronto admiración entre los capitanes de estas audaces unidades, que, literalmente, debían rifárselo. Uno de ellos, como premio a su audacia, le concedió el mando de una presa, con la que el teniente Blas de Lezo se permitió el inmenso placer de entrar en su localidad natal, Pasajes, atracando en el viejo puerto.

«¿Quién era aquel oficial francés que venía con tan valiosa captura?», se preguntarían los pasaitarras, intrigados, hasta que uno de ellos exclamó: «¡Pero si es el hijo de don Pedro Francisco y doña Agustina!»

En efecto, lo era, pero ¡qué cambiado! A su madre y hermana tal vez se les saltaran las lágrimas; seis años atrás, habían despedido a un niño que partía hacia Tolón, tierno y con toda su anatomía. La guerra terrible y la ingrata Marina devolvían un hombre rudo, mutilado y tuerto, que hablaba con voz fuerte imponiéndose a sus hermanos, dando golpes en la mesa y deshaciéndose de los excesos en cariños y halagos. Debió decirse doña Agustina, antes de desvanecerse de nuestra historia, cuán injusto es el oficio de armas al que se entregan hijos criados y bien educados para que te los dejen rotos, quebrantados por dentro, arrogantes y embrutecidos. Pero al menos, diría la madre, estaba con vida; y tal vez en ello quiso ver la señora atención o respuesta a ruegos a un determinado santo, o una señal. En efecto, puede que, en aquel momento, la madre de Blas presintiera que su hijo, pese a sus gravísimas lesiones, estaba destinado a fama inmortal.

A sus padres, hermanos y amigos, es decir, el auditorio masculino, contaría Blas, junto con los detalles de sus asaltos y abordajes —con especial hincapié en el de la presa que, silenciosamente amarrada en el puerto, era buena muestra de su arrojo— su íntima ambición, que no era sino hacerse con el mando de un buque mientras tenía posibilidad de

ascenso en Rochefort. Tal vez su padre, o alguno de sus tíos, maduros y sensatos, le aconsejaran prudencia, pues si una temeridad le costaba la vida, todo su esfuerzo, sacrificio y sufrimiento habría sido inútil. Blas sonreiría confiado, pero, luego, en la soledad del catre, sin poder dormir por el escozor del ojo o el dolor de una pierna que ya no estaba, se diría, henchido de emociones, que debía escuchar aquellas voces o pronto no sería más que un cadáver. En cualquier caso, las balas no respetan ni se andan con remilgos. Si un hombre ha de morir en combate, es porque su suerte así lo decide; y de este modo, tranquila la conciencia, puede que al fin lograra conciliar el sueño.



Plano de la base, ciudad y astillero francés de Rochefort, en el cauce del río Charente, desde donde buques rápidos y ligeros, como las fragatas en las que navegaron Blas de Lezo y Duguay-Trouin, podían desplegarse para interceptar el tráfico mercante que embocaba el canal de La Mancha

Corría el año 1710, y pronto estaría Blas de regreso en Rochefort, donde se le reconocen una decena de presas. Es en este contexto cuando llegamos

a una de las más famosas imágenes relacionadas con Blas de Lezo, portada de numerosos libros: el lienzo al óleo del pintor Ángel Cortellini Sánchez, propiedad del Museo Naval de Madrid (n.º de catálogo 433), ejecutado a finales del siglo XIX, es decir, en pleno desastre de la guerra del 98 de España contra los Estados Unidos, del que se esperaba que sirviera para levantar un poco el ánimo de nuestra muy deprimida y derrotada Marina. Su título es *Combate de una fragata española con el navío británico Stanhope*. ¿Cuánto hay de verdad en este cuadro? Lo representado es bastante exacto: una ágil fragata con el pabellón borbónico —es decir, francesa— corta la popa para barrer por sotavento a un navío británico pronto a sucumbir que iza la Union Jack. Aunque no se especifica, las fuentes coinciden en que debía tratarse de un Indiamen —es decir, un buque de comercio con la India de la compañía «John» británica—, el *Stanhope* del capitán John Combs, que acabó por caer prisionero.

Lo que es más dudoso es que el teniente Lezo estuviera al mando de la fragata —decimos dudoso pero no imposible—. En 1710, Blas, suponemos que con inmensa satisfacción, fue al fin ascendido a capitán de fragata. Lo que no hubiera sido posible para un teniente salvo en caso excepcional, es decir, el mando de una fragata, lo tenía ahora en sus manos. A pesar de todo, tenía dos argumentos en contra: por un lado, la abundante competencia de oficiales franceses codiciosos de este mando, por otro, su juventud y origen no francés. Era muy dudoso que una Marina habitualmente tan nacionalista como la francesa confiara una valiosa fragata a un capitán recién ascendido de poco más de veinte años, pues, normalmente, estos potentes y costosos buques estaban al mando de capitanes de navío, aunque hemos visto excepciones como Jean Bart y Duguay Trouin, e incluso el oscuro Ducasse, como se verá. La historia no ha querido dejarnos el nombre de esta fragata, aunque muchos piensan que se trata de una de las citadas, con base en Rochefort; una pena que no haya quedado otro indicio que poder investigar.



Famoso y polémico lienzo de Cortellini pintado en el siglo XIX en el que una fragata francesa presuntamente al mando de Blas de Lezo captura el mercante Indiamen *Stanhope* del capitán John Combs. Museo Naval de Madrid.

Lástima, en efecto, porque profundizar en este episodio nos permitiría saber si tuvo algo que ver con el inmediato final de la andadura de Blas de Lezo en la *Armée Royal* de Luis XIV. La baja en la Marina francesa se produjo en 1712, para ingresar directamente en la renaciente Real Marina borbónica española. ¿Se produjo este cambio porque Blas, desairado, comprendió que jamás mandaría un buque de guerra francés? Es muy posible, lo que corrobora, además, su automático ascenso a capitán de navío nada más causar alta en la Armada bajo los auspicios del almirante Andrés Matías de Pez y Malzárraga, que, aunque gaditano de nacimiento, era vasco de origen como él, entregándole inmediatamente el mando de un navío construido en Génova, el *Campanella*, que se puso, a su llegada a España, bajo la advocación de *Nuestra Señora de Begoña* (recordemos aquí, para el lector profano, que los navíos españoles de la época no tienen nombre, sino advocación y apodo, por lo que la confusión en los diversos textos, hasta bien entrada la época napoleónica, es habitual).

Dicho de otra manera, aunque Blas pudo no sentirse a disgusto con el Rey Sol, prefirió asegurar el ascenso y mando de un barco mejor incluso

que una fragata (setenta cañones) pasando al servicio de su nieto, el rey de España, lo que tal vez Luis XIV propició intencionadamente. Nos dicen, sin embargo, algunas fuentes que el cambio de señor al que servir se debió al distanciamiento entre Luis y Felipe. Esto requiere una pequeña explicación, pues detrás subyace el hecho de que España, de ser un simple país títere o manipulado por la Francia absolutista a su antojo, pasara a ser, a pesar de la lealtad del nieto para con el abuelo, una nación independiente, dueña de nuevo de sus destinos y con fuerzas e ilusión para emprender propio y soberano camino. En otras palabras: ¿cuál fue el prodigio que hizo que una persona abúlica y disciplinada como Felipe de Anjou se deshiciera de la sombra y autoridad de su poderoso abuelo para gobernar por su cuenta el aún imponente solar español?

La respuesta recibe el enigmático nombre de «la Cábala», que es una forma concisa e intrigante de no querer decir que todo fue enredo de mujeres, tan frecuente en las cortes occidentales como en las orientales a las que siempre se achacan. La Cábala era la camarilla privada de la reina María Luisa Gabriela de Saboya, una niña de trece años esposa de Felipe que, por su edad, necesitaba auxiliarse de ayas o protectoras. En esta figura, Luis XIV había situado un personaje, de la estirpe de las grandes favoritas reales del rey absolutista, como *madame* de Montespan o *madame* de Maintenon, a las que tan vehementemente hemos visto proceder y conspirar en filmes cinematográficos como *Las amistades peligrosas* o *Valmont*. Anne Marie de la Tremoille, princesa consorte Orsini —a la que en España se conoció como princesa de los Ursinos—, era el espíritu mismo de la Cábala y núcleo absoluto de toda la conspiración.

Aunque la misión de esta dama, naturalmente, era actuar en la proximidad de la reina a favor de los designios de Luis, por los motivos que fueran, Orsini, dándose cuenta del inmenso imperio que había caído en manos del joven rey, joven pero inepto, y la tímida niña que era su esposa, dejó deslizarse en sus mentes la idea de fundar, sobre aquel cimiento añejo, una dinastía española propia alejada de los designios del abuelo. Lógicamente, los primeros que detectaron la conspiración fueron los embajadores franceses en la corte española, pero la astuta agente doble que era Orsini les ganó por la mano, yéndose en 1704 a ver a Luis para darle

muestras de su completa fiabilidad, exigiéndole al mismo tiempo la destitución de ambos embajadores, D'Estreés y Granmont. Luis debió considerar que el Gobierno estaba mucho mejor en manos de aquella mujer decidida que en las de sus representantes diplomáticos, dándole plenos poderes, con los que entregó también, sin saberlo, las riendas del país adquirido a costa de tantas campañas, rodeos, sangre y dinero: España.



Felipe V, rey de España con el que la dinastía francesa borbónica sustituyó a los Austrias españoles. La implantación de los borbones en España no se logró sin trágicos episodios como la guerra de sucesión y curiosas intrigas como las de sus esposas y los agentes de su abuelo Luis XIV en la Cábala.

Lo cierto es que al viejo Luis la guerra de sucesión, que él mismo había provocado, no le marchaba demasiado bien, amenazando con convertirse en su propia tumba como monarca, y en la de toda Francia como país. En

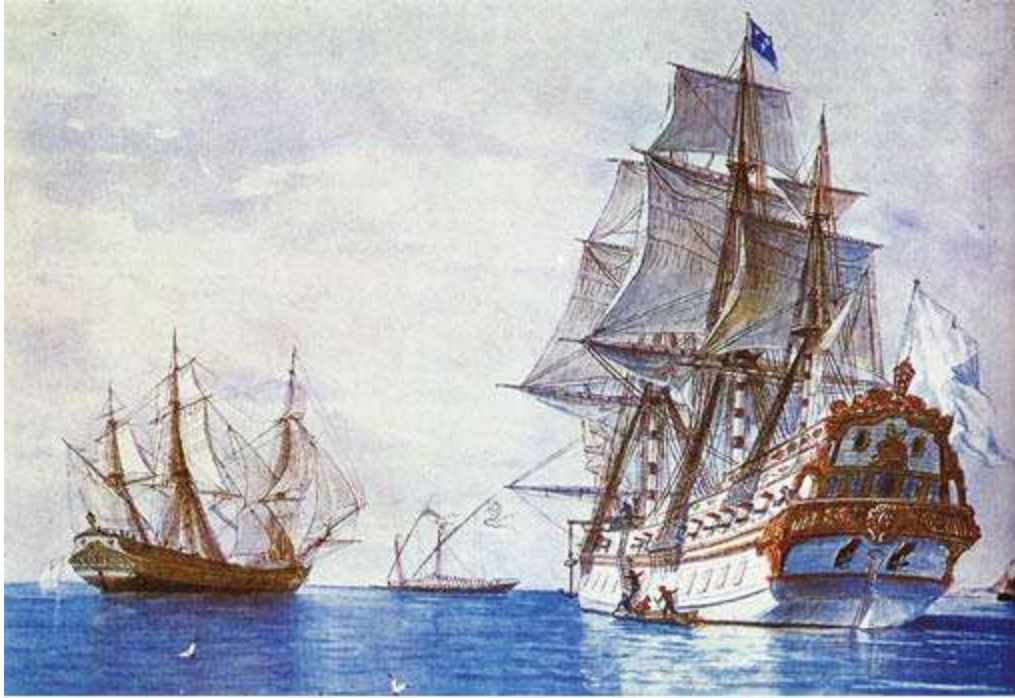
efecto, tragarse un imperio como España le estaba costando tanto al monarca galo que, al final, tendría que renunciar a la mejor parte del bocado, so pena de sufrir una irreversible indigestión. En 1708, el implacable duque de Marlborough, junto con Eugenio, le habían administrado a Vendome una tremenda derrota a orillas del Escalda, en Oudenarde, rindiendo luego, tras asedio de cuatro meses, la plaza de Lille. Esto dejaba abiertas las puertas de Francia por el norte, a merced de quien quisiera invadirla desde los Países Bajos. Luis reunió *in extremis* un ejército a cargo de Villiers, que Marlborough volvió a destrozar en Malplaquet; aunque, esta vez, la victoria no fue completa y le permitió cierto margen para negociar. Por fin, en 1710, el derrotado de Ourdenade, Vendome, venció a los austracistas en Brihuega y Villaviciosa de Tajuña; y, al año siguiente, el fallecimiento del emperador José I, hermano de Carlos de Austria, obligaba a este a reconsiderar su posición, retirando su candidatura a rey de España para heredar el Imperio austriaco. Carlos, que, tras una nueva internada hasta Madrid, había decidido refugiarse en Barcelona, partía de esta ciudad —donde dejó a su familia— para hacerse cargo de su herencia. La Ciudad Condal quedó dispuesta para que se iniciara su asedio. En realidad no había opción; Blas de Lezo, en uno de los primeros servicios con su nuevo mando, participará desde la mar en este asedio.

Antes, sin embargo, se habían puesto las bases para el desmantelamiento de la Cábala, originado por el fallecimiento prematuro de la joven reina, que dejaba huérfanos dos hijos, Luis y Fernando, futuros Luis I y Fernando VI, los Borbones tal vez más desconocidos de España. Para que no cayera en una peligrosa sima depresiva, era necesario encontrar nueva reina para Felipe y, en el único gran error de su vida, Orsini decidió buscarla en Parma con ayuda de un taimado clérigo allí destacado, de nombre Giulio Alberoni. De camino a España con la nueva princesa, Alberoni —que debía creerse Mazarino o incluso Richelieu— decidió ponerse del lado de la joven Isabel Farnesio, para desbancar a la princesa de los Ursinos de su privilegiada posición.

En 1714, toda la atención acerca del definitivo resultado de la contienda sucesoria se polarizaba en Barcelona, cuya caída señalaría el final del conflicto. La sitiaba el duque de Pópoli, a la espera del ejército de veinte

mil hombres de su homólogo Berwick para dar remate al asunto. En la fachada marítima, la flota aliada, en otros tiempos tan activa, esta vez se limitó a retirar a la emperatriz (esposa del archiduque Carlos) en los barcos de John Jennings, antes de hacer mutis por el foro. Procedieron entonces los borbónicos a completar el cerco naval: compareció, con cuatro navíos, el antiguo pirata Ducasse, participante del asalto de Cartagena de Indias del barón de Pointis en 1697 y cuya postura antes del saqueo fue más que dudosa; a pesar de lo cual, el frívolo Felipe lo había «reconvertido» en almirante de su nueva escuadra, nombramiento que, por fortuna, no cuajó, pues era un insulto para sus nuevos súbditos. También llegaron, con bajeles propios y dispuestos a la gloria, dos armadores mercenarios genoveses, Esteban de Mary y Carlos Grillo. Los únicos medios españoles allí presentes eran las galeras de Baltasar de Guevara, y los ocho navíos de Andrés de Pez, entre los que estaba el *Campanella* al mando de Blas de Lezo.

A esta última escuadra tocó traer a la futura reina de Italia, así que hacia allá marcharon los ocho buques, *Campanella* incluido, para uno de los episodios más chuscos de la carrera de nuestro protagonista. Con gran pompa, gloria y honores —el advenimiento de monarcas para el trono español desde Italia se repetiría varias veces, conociéndose, desde Carlos III, como el «Real Transporte»— embarcó en Sestri la joven pamesana (una de las peores reinas de España, que la metería en varias guerras innecesarias por conseguir reinos para sus hijos) con el ambicioso abate Alberoni, destinado también a llevar la corona borbónica a insensatos y malaventurados propósitos, y el séquito correspondiente. Zarparon finalmente los buques, pero tuvieron que recalar intempestivamente en Génova, porque, a la italiana y al clérigo la mar no los quería. Isabel se mareó tanto que se negó a volver a bordo.



Navíos franceses por Monleón. Recordando viejos tiempos de la monarquía Austria, la flota francesa volvió a operar unida esta vez a la borbónica española, completando el cerco de Barcelona donde Blas de Lezo, ya en la Marina española, destacaría en el asedio.

Los genuflexos genoveses ofrecieron entonces una solución para viajar por tierra, y Andrés de Pez, tan aliviado como Blas de Lezo y el resto de los capitanes de aquella carga, pudo hacerse a la mar para reintegrarse a sus puestos de bloqueo. Poco podía Blas de Lezo imaginar que, un cuarto de siglo después, cuando se le asignó la defensa de Cartagena de Indias, la misma Isabel Farnesio, ejerciendo como verdadera gobernante, sería sin pretenderlo su principal enemiga, abandonando Cartagena de Indias a su suerte con su obstinación. Por su parte, Alberoni estuvo a punto, en la forma que se expondrá, de echar a perder la renovación de la Armada española, que muchos buenos marinos y funcionarios trataban de llevar adelante.

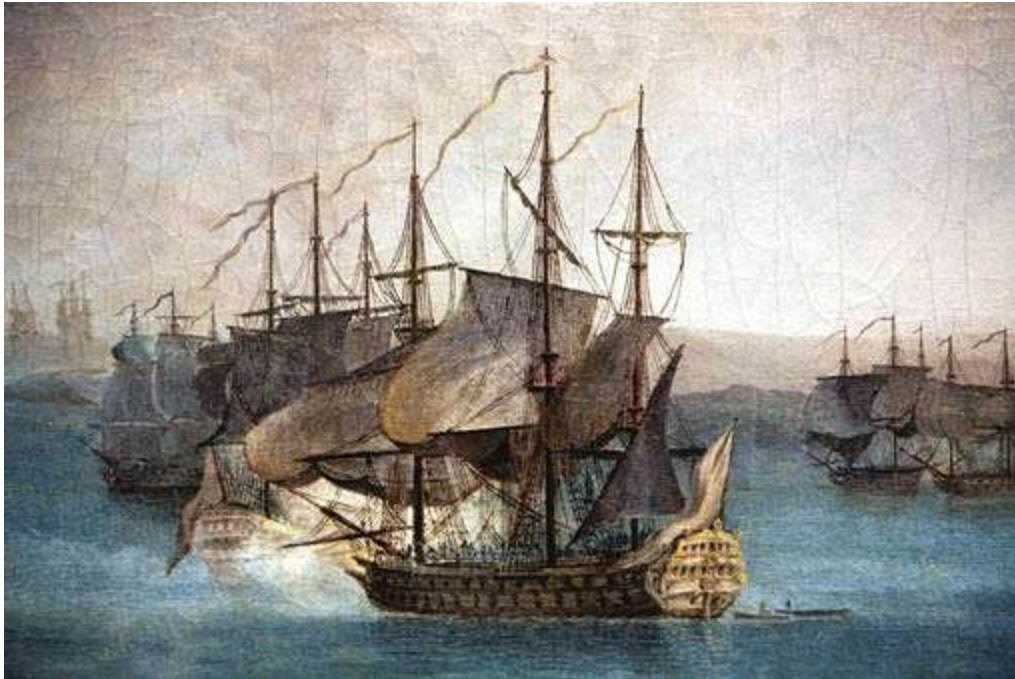
Lo que la mar rechazó a Felipe de Anjou le pareció maravilloso. Encantado con su nueva consorte, se encerró con ella en apasionada luna de miel mientras el abate Alberoni veía coronada por el éxito una perversa intriga que enfrentó a Isabel, nada más llegar, con la princesa Orsini, obligando a esta a abandonar la corte por la puerta trasera. El rey Felipe,

que tanto tenía que agradecer a la dama francesa, ni siquiera se preocupó de despedirla. Pero, de no ser por la princesa Orsini, en vez de señoras y señores tal vez hoy los españoles fuéramos *madames* y *monsieurs*. Aunque semejante perspectiva, como se vio en la guerra de la Independencia, puede que no hubiera desagradado a todo el mundo (léase «afrancesados»).

Mientras la Cábala se iba al traste, el cerco de Barcelona se estrechaba. Duro golpe para los sitiados fue la firma, el 3 de marzo de 1714, del tratado de Rastatt, consecuencia del anterior de Utrecht (1713), por los que los aliados renunciaban definitivamente a poner su candidato en el trono español, aceptando renuentes a Felipe. Ya ningún auxilio se podía esperar del exterior y, transcurrido el verano, el 11 de septiembre se entró al asalto de la ciudad por siete brechas diferentes en los muros. Desde el puerto, los barcos sitiadores bombardearon objetivos terrestres y, en este cometido, cómo no, se destacó el *Campanella* de Blas de Lezo. Podemos hacer buena cuenta de la distancia a la que se aproximaba a tierra con su barco por la siguiente herida que sufrió: un mosquetazo en el brazo derecho, que le mantuvo convaleciente casi tres meses, quedándole también inútil esta extremidad. ¿Temió en algún momento, el joven capitán de veinticinco años, quedar por su intrepidez sin su querido buque? Mucho le había costado presidir su puente de mando, que habría podido dibujar en su imaginación, sin verlo, tantas veces; ahora que al fin lo tenía, junto con su ansiado cargo de capitán de navío, la fortuna no podía gastarle tan mala pasada.

No lo hizo. La siguiente aventura del *Campanella*, una vez repuesto su comandante, fue sumarse en la escuadra de siete navíos y una decena de fragatas del conde de Fernán Núñez para la conquista de Mallorca e Ibiza. Cedida Menorca, como Gibraltar, los Países Bajos españoles y tantos otros territorios por Felipe en los tratados para poder reinar, quedaba la más grande de las Baleares y las Pitiusas por conquistar, lo que se llevó a cabo con un desembarco en la bahía de Alcudia (Pollensa), al noreste de la isla, el 15 de junio de 1715 las tropas del caballero de Asfeld ocuparon rápidamente la ciudad milenaria, entrando en Palma desde el interior. Esta operación significaba el final de la guerra de sucesión, sangrienta contienda por la copiosa herencia de los Austrias españoles que había durado casi

doce años. Luis XIV, que la provocó, fallecía este mismo año, Inglaterra y Holanda, sin sufrir excesivos daños, lograron sabrosos bocados del reparto y España, inmenso imperio en coma tras la muerte de Carlos II, emergía con la incógnita de unos monarcas independientes dispuestos a ponerla al servicio de la nueva dinastía.



Navíos franceses en el puerto de Mahón, siglo XVIII. Con el fin de la guerra de sucesión en 1714, las monarquías y escuadras de ambos países, España y Francia, quedaron definitivamente desligadas, siguiendo cada una de ellas su propio camino. Blas de Lezo prosperó en la flamante Real Armada de Felipe V, con figuras como Baltasar de Guevara o el marqués de Mary.

La conclusión de esta larga tragedia abrió nuevos horizontes para los marinos del reino, auténticos pioneros de una generación renovada cuya tarea más urgente era remarcar las huellas de los antecesores para evitar que quedaran borradas. Las flotas de Indias, interrumpidas tras el asalto y desastre de Vigo, pudieron reanudarse en 1712, con una pequeña escuadra de dos galeones de escolta y cuatro buques mercantes. Las grandes flotas de antaño de treinta o más unidades quedaban en el recuerdo, pero la sangre, aún con menor caudal, volvía a fluir por las venas de las rutas transatlánticas. Este mismo año de 1715, la flota de Nueva España de Juan Esteban de Ubilla, con su capitana *Nuestra Señora de Regla*, se reunió en

La Habana con la almirante de tierra firme, *Nuestra Señora del Carmen* y *San Antonio* de Antonio de Echeverz y Subiza, formando una nueva flota de retorno de once unidades. Zarparon del puerto cubano a mediados de julio, es decir, en plena época de huracanes, con la mala suerte de topar con uno de los peores de la temporada el día 29, cuando se hallaban en la difícil travesía de los estrechos de Florida. Para completa desgracia de estos valientes marinos transatlánticos, la totalidad de la flota (*San Miguel*, *San Francisco Javier*, *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora de las Nieves*, *Nuestra Señora de las Ánimas*, *Nuestra Señora de la Concepción*, *Santo Cristo* y dos más) se estrelló contra las playas de Cabo Cañaveral, el mismo lugar del que, casi tres siglos después, el hombre partiría para poner pie en la Luna.

De momento, y tras rescatar y ponerse a salvo los supervivientes, quedaba pendiente tratar de recuperar lo que se pudiera de los casi catorce millones de dólares perdidos en la catástrofe. En la primavera de 1716, el encargado de la operación de rescate, Juan del Hoyo Solórzano, se personó en el lugar, instalando un campamento unas dos millas al sur del río Sebastián, donde se presumía tuvieron lugar los naufragios. Con buceadores nativos, y hurgando en los fondos marinos y arenas de las playas de Florida durante un año, del Hoyo logró rescatar unos seis millones de dólares, que se pusieron a buen recaudo en Cuba.

Sin embargo, la noticia del naufragio había llegado a la otrora guarida de piratas y filibusteros británicos, la isla de Jamaica y, de allí, voló a Virginia, colonia donde gobernaba uno de los gobernadores británicos tan abundantes en Indias, el gobernador Spotswood, que envió a la zona al pirata Henry Jennings con dos bergantines y tres embarcaciones más pequeñas. Sorprendieron el campamento español indefenso, en plena tarea, espantando con trescientos piratas a los sesenta soldados que custodiaban las extracciones; se hicieron así con trescientas cincuenta mil monedas de plata, una fortuna de latrocinio en un tiempo en que España e Inglaterra se hallaban en paz. Como tantas otras veces, Jennings capturó luego un pequeño barco español y huyó para refugiarse en el santuario pirata que el aventurero Woodes Rogers iba a convertir en las Bahamas. Por último,

amparándose en un oportuno perdón real, tuvo una cómoda y desahogada vida.



Monedas recuperadas de la desgraciada flota de Indias de 1715, de Juan Esteban de Ubilla, que naufragó al completo por un huracán en los estrechos de Florida, cerca de Cabo Cañaveral

Pero, en lo que respecta a los naufragios, la Armada española debía tomar cartas en el asunto si se pretendían evitar futuros saqueos y trasladar a la península el tesoro rescatado. Había llegado el momento de abordar la gran aventura oceánica para el joven capitán don Blas de Lezo.

4

La Armada del Mar del Sur (1717-1730)

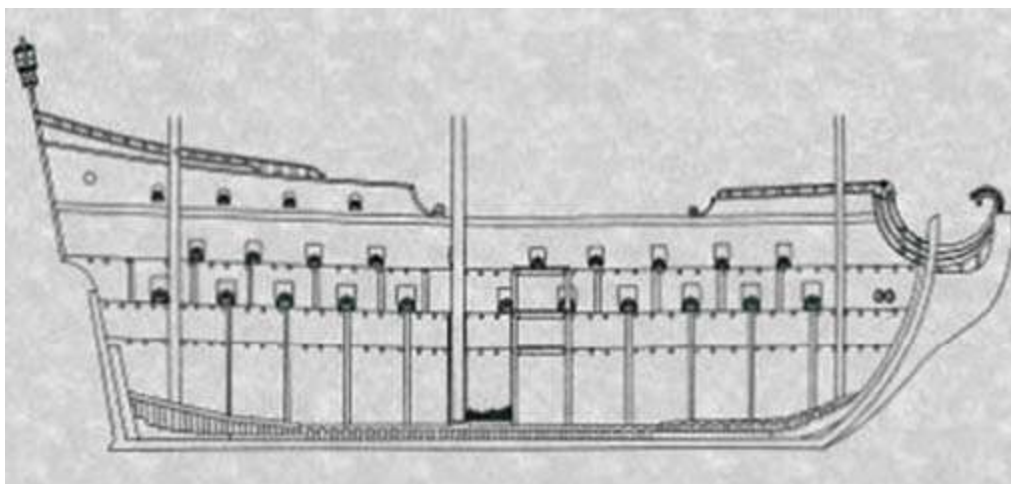
Debemos hacer, llegados a este punto, un pequeño inciso en esta historia, pues quedaría incompleta sin repasar someramente el resurgimiento de la Real Armada bajo la monarquía del primer Borbón español. Blas de Lezo no solo va a ser contemporáneo, sino también parte de este renacer de la flota del rey de España. Aun maltrecho y lisiado, el joven capitán de navío representaba la imagen del héroe, caballero andante que acepta estoicamente todos los sacrificios como líder de un entusiasta grupo de pioneros en el que habrá extranjeros de variada reputación, mercenarios y españoles ansiando, como él, abrirse camino y porvenir en el escalafón. Entre los primeros estaban el francés Ducasse, George Cammock o de Lage de Cueilly; la familia Fitzgerald de irlandeses católicos tendrá varios representantes, convertido su apellido al castellano como Geraldino; genoveses e italianos como Esteban de Mary, Aníbal Petrucci o Carlos Grillo; por último, españoles veteranos como Baltasar de Guevara o Fernando Chacón, y candidatos a la promoción coetáneos de Blas de Lezo, como Antonio Serrano, Rodrigo de Torres o el incomparable Alderete, seguidos muy de cerca por un guardiamarina destinado a la gloria, Juan José Navarro.

No obstante, la reconstrucción de la escuadra habrá que asociarla a otro nombre, Antonio Gaztañeta Iturrizabazaga, que, en el momento de nacer Blas de Lezo, era un simple carpintero de ribera en el astillero de Colindres, de

los pocos activos en esta época deprimente, al inicio de la guerra de los Nueve Años. La particularidad de Gaztañeta fue plasmar la construcción de la capitana de flota de Indias *Nuestra Señora de las Ánimas* —perdida veinticinco años después en el huracán del estrecho de Florida, como sabemos— en un libro titulado *Arte de fabricar naos reales*. Su experiencia le resultó muy útil para hacerse asentador (constructor de navíos) en los astilleros vascos, donde materializó un moderno buque bastante alejado ya del clásico galeón, *El Salvador*, de setenta y cuatro cañones, experiencia que dio origen a un trabajo más complejo, llamado *Proporción de medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de setenta codos de quilla*. Con sus tratados, Gaztañeta se estaba convirtiendo en auténtico instaurador de nuevos sistemas constructivos en astilleros españoles; fue pues, por méritos propios, que el secretario de Marina del momento —finalizada la contienda sucesoria—, Bernardo Tinajero, decidió incorporarlo a la Armada para hacerse cargo del único astillero activo, el montañés de Guarnizo, trasladado río abajo desde Potrañés hasta la inmediata vecindad de Santander, donde se crea el barrio aún existente de Astillero.

Pero ¿cómo eran los nuevos buques que, definitivamente, relevaban al clásico galeón tesorero de siglos precedentes? Gracias al reciente trabajo de los arqueólogos Carlos León Amores, Cruz Apestegui y Manu Izaguirre en aguas de la bahía de Samaná, Santo Domingo, conocemos prácticamente al detalle estos barcos. El día 25 de agosto de 1724 naufragaron allí los dos buques de la flota del Azogue (es decir, que llevaban mercurio de las minas de Almadén a América para el proceso de obtención de la plata), al mando del conocido Baltasar de Guevara, que perdió la vida, ahogado, en este accidente. Los restos del *Nuestra Señora de Guadalupe* y el *Conde de Tolosa* fueron encontrados, y su cuidadosa extracción en colaboración con las autoridades locales a cargo de los profesionales citados ha permitido no solo rescatar un notable patrimonio histórico sumergido, sino reconstruir cómo era el *Guadalupe*, genuina muestra de navío español de entre sesenta y setenta cañones, correspondiente a la primera mitad del siglo XVIII, en otras palabras: los mismos que mandó y navegó Blas de Lezo. Incluso llegó a construirse una hermosa maqueta expuesta en el Museo de la Ciencia de la Fundación La Caixa, en 1997.

El navío visto allí es un buque de dos puentes —con dos cubiertas de batería— y tres palos, de unas dos mil toneladas de desplazamiento, casco de popa cuadrada, con «cabeza de bacalao y cola de caballa», sección de «costado invertido» —para lograr el máximo par adrizante en la línea de flotación— y castillo y alcázar muy rebajados, tipo *raz* o *race*, estorbando así lo menos posible las evoluciones del casco con los pesos de los extremos, proa y popa. En otras palabras, se trata de un barco muy moderno, que incorpora todos los avances y mejoras que experimentó el navío de línea tras las tres guerras anglo-holandesas de mediados del siglo anterior, en las cuales el diseño inglés y holandés dejó atrasado al resto. España, inmersa en plena decadencia, tardaría más de medio siglo en incorporarse a las nuevas tendencias constructivas, pero, con influencia del competente diseño francés, se puede afirmar que, tras la guerra de sucesión, los astilleros peninsulares empezaron a construir navíos tan buenos como los de cualquier otra potencia marítima. Gaztañeta se ocuparía de desarrollar, normalizar y establecer este sistema, no sin múltiples contratiempos, como iremos viendo.



Plano del navío *Nuestra Señora de Guadalupe*. Muestra del «nuevo estilo» traído a los astilleros españoles con la llegada de la asistencia técnica francesa vinculada a la capacidad constructiva de especialistas como Antonio Gaztañeta que supuso el definitivo abandono del galeón para materializar navíos de línea

En cualquier caso, contando con hombres adecuados, sistema constructivo y un director de proyecto (auxiliado por asentadores como Lorenzo Arzueta y administradores como Álvaro Bermúdez), la Real

Armada española había puesto, hacia 1716, las bases para una esperanzadora reconstrucción. Solo faltaba habilitar más astilleros, los fondos del tesoro real y esperar el tiempo necesario —al menos una decena de años— para que se pudiera contar con una flota numerosa y bien equipada. En el primer sentido, La Habana, a partir de estas fechas —el permiso se solicitaría en 1713— acabó por convertirse en importante astillero alternativo, gracias a sus notables carpinteros y excelentes maderas. A partir de 1720, con la ejecución de tres navíos —*San Juan*, *San Lorenzo* y *San Jerónimo*— de cincuenta cañones cada uno, se inicia una larga andadura constructiva en la capital cubana de casi un siglo, de cuyas atarazanas saldrían navíos famosos pero desafortunados, como el *Santísima Trinidad*; magníficos y cargados de historia, como el *Príncipe de Asturias* (2.º); o destinados a una hazaña increíble como el *Nuestra Señora de Belén*, alias *El Glorioso*. También se habilitaron astilleros no muy productivos, como Cádiz, Cartagena o el catalán de Sant Feliú de Guixols, que produjeron aun así notables unidades.

La política mal dirigida, y, en concreto, de poco seso como la del abate Alberoni, investido primer ministro en 1715, puso en grave peligro todo este trabajo y desarrollo. Alberoni era un intrigante conspirador sin visión ni objetivo noble alguno; su ambición, ascender dentro de la Iglesia católica, y quién sabe si llegar algún día al papado a través de la gobernación del reino que presumía ser el más católico de Europa. Ni Felipe V ni Isabel Farnesio fueron capaces de parar los pies de este temerario, antes bien, se dejaron llevar por él y sus insensatas iniciativas. La primera de ellas, solo dos años después de terminada la guerra de sucesión (1716), cuando una España arrasada necesitaba paz y sosiego, fue aventurarse a la conquista de la remota isla de Corfú para llamar la atención del Vaticano y anotarse puntos de cara a la consecución del capelo cardenalicio.

Los encargados de llevar la escuadra al canal de Otranto fueron Baltasar de Guevara, con sus galeras, y Esteban de Mary, con seis navíos. El bey turco de la isla huyó al enterarse de que venían, y todo se saldó con un rotundo éxito: Alberoni fue nombrado cardenal, el genovés Mary, marqués, y el rey Felipe fue proclamado campeón contra los infieles. No contentos

con ello, Alberoni instigó entonces para que se emprendiera, con el apoyo de la reina, la reconquista de Cerdeña, Sicilia y Nápoles para la corona española. España ni contaba con recursos ni estaba en condiciones de empeñarse en aventura semejante, que la llevaría a enfrentarse directamente con Austria y, en 1717, con toda la Triple Alianza (Inglaterra, Holanda y Francia) en un dislate peligroso. La estupefacción ante el precoz resurgimiento español dejó boquiabierta a toda Europa.

Estas empresas, sin embargo, han de respaldarse con un consistente apoyo militar, y ni Felipe ni Alberoni lo tenían. Para escoltar al ejército de quince mil hombres del marqués de Lede, solo se podía contar con una constelación de veintidós embarcaciones de todo tipo apresuradamente reunidas por Gaztañeta a instancias del intendente de Marina, José Patiño, urgido a su vez por Alberoni. Diez de estos barcos se habían adquirido en el exterior, la mitad en Génova y el resto a particulares. En Guarnizo solo había dado tiempo para construir cinco barcos, tres en La Habana y otros tres en Sant Feliú. La Real Armada, en realidad, aportaba escasos diez navíos de combate, dos de setenta cañones —*Real Felipe* y *Príncipe de Asturias*— y ocho de sesenta, el *Real* de Esteban de Mary, el *San Luis* de Baltasar de Guevara, el *San Fernando* de Cammock y los *San Pedro*, *San Carlos*, *Santa Isabel*, *Santa Rosa* y *San Juan Bautista*. El resto —*Perla*, *Hermione*, *Volante*, *Esperanza*, *Juno*, *Águila*, *Sorpresa*, *San Isidro*, *Castilla*, *Galera* y *Conde de Tolosa*— eran fragatas o barcos mercantes transformados de entre veinticuatro y cuarenta y seis cañones. La heterogénea flota, plagada de mercenarios, solo servía para escolta y jamás habría podido afrontar un combate; no obstante, acabaría haciéndolo. Al mando, como auténtica cabeza de turco, le tocó ejercer a Gaztañeta, que, al fin y al cabo, había aportado, como de cajón de sastre, casi todos los buques. Con el cargo de almirante, Gaztañeta no era mando operativo, como sabemos, sino un constructor estudioso, buen administrador y organizador; pero terminaría por hacerse valer también en los puentes de mando.

La flota para conquistar Cerdeña zarpó de Barcelona en 1717, engañando a los espías con el argumento de que se iba a una nueva expedición contra el turco; antes de que los austríacos pudieran reaccionar,

las tropas españolas se habían apoderado de Caller (Cagliari), tomando luego el camino del norte para tomar Alguer. Alberoni, Felipe V y Farnesio, animados por estos dos éxitos sucesivos, decidieron tomar también Sicilia en la campaña de 1718. Fue un tremendo error de lamentables consecuencias, porque desató la guerra de la Triple Alianza. El rey Jorge I envió al Mediterráneo una poderosa flota de veinte navíos de combate, tres de ochenta o más cañones, nueve de setenta y siete de sesenta al mando de George Byng, mientras que el antiguo aliado de Felipe V, el duque de Berwick, entró con un ejército por el País Vasco asolando Hondarribia, Donostia y el Pasajes natal de Blas de Lezo, cuya familia soportó así una invasión. Berwick, británico nacionalizado francés, continuó por el camino de la costa hasta Santander, destruyendo el astillero de Guarnizo y los barcos que se construían allí, que fueron pasto de las llamas. Hasta este punto afectaron las equivocaciones de Alberoni y el rey a Blas de Lezo y la reconstrucción de la Real Armada.



Figura máxima de la Marina española durante la primera parte del siglo XVIII, Antonio Gaztañeta Iturrizaga destacó como asentista naval y director de construcciones de la Real Armada, aunque sufriera en 1718 la derrota de cabo Passero, de la que se resarcó en 1727 con la Flota de Indias que los británicos nunca llegaron a alcanzar, cosechando un grave desastre.

La hasta ahora emocionante comedia empezaba a transformarse en drama; a primero de julio de 1718 llegaron a Sicilia, escoltados por la flota de Gaztañeta, el medio centenar de transportes con los 35 000 soldados del ejército de Montemar. Este desembarcó en Términi, cerca de Palermo, tomando luego esta ciudad y también Trapani mientras el marqués de Ledesma iniciaba el asedio de Mesina y Siracusa, al este de la isla. Víctor Amadeo, duque de Saboya y señor de la isla, se refugió en Mesina para pasar a Italia en caso necesario. La flota española cubría el estrecho de Mesina cuando, el 11 de agosto, frente a cabo Passero, fue inesperadamente atacada por la del

almirante inglés Byng. Los españoles, muy inferiores cuantitativa y cualitativamente, resultaron prácticamente pasados por las armas al alba. En vanguardia, los *Real*, *Santa Rosa* y *Santa Isabel* soportaron el ataque de seis barcos enemigos, mientras Baltasar de Guevara y otros dos buques lograban escapar —ya sabemos cuál sería el triste final de este veterano del asedio de Barcelona y la conquista de Corfú—. En el centro de la flota, tanto Gaztañeta como Chacón lucharon valerosamente contra cuatro enemigos: los *Shrewsbury*, *Kent*, *Breda* y *Captain*. El *San Carlos* de Chalay cayó prisionero y cuatro de las fragatas menores fueron atrapadas y destruidas. Solo se salvaron cuatro de los diez navíos españoles: *San Luis*, *San Fernando*, *San Pedro* y *San Juan*, que, con tres fragatas (una de ellas, la *Hermione* de Rodrigo de Torres) escaparon a Malta. Todo concluía así en cruenta tragedia, provocada por las imprudencias de los gobernantes españoles, que no solo recibían un durísimo correctivo —viéndose forzados a retirar el Ejército de Sicilia— sino que también habían comprometido gravemente el futuro de la Real Armada borbónica metiéndola prematuramente en aventuras suicidas.



Siguiendo la moda francesa de eclesiásticos aupados al poder (Mazarino y Richelieu), el abate Giulio Alberoni llegó a España en el séquito de Isabel Farnesio para meter a España y su Marina en algunos sonados disparates que la Triple Alianza se encargaría de frenar.

Viéndose perdido, en un raptó de locura final, Alberoni concibió un plan consistente en apoyar la independencia de Escocia desembarcando en ella el ejército del duque de Ormond; la respuesta de Inglaterra fue remitir a Berwick para materializar la completa destrucción de la flota española (confesada epistolarmente por este último) destruyendo el astillero santanderino; además, los británicos desembarcaron en Ribadeo, Vigo y Marín, quedando expuestas Tejas y Luisiana a las típicas represalias en territorio americano. Felipe V decidió que había llegado el momento de

acabar con todas aquellas molestias prescindiendo del abate que llevaba a España a una guerra de trascendencia insospechada. El rey de España no se arrepentirá de esta paz, pues es reconocido por las potencias aliadas, y Víctor Amadeo, en guinda final, le canjea Córcega por Sicilia. Pero la Armada española a punto había estado de llegar al colapso, víctima de tanto desatino.

Afortunadamente, no volvería a suceder. El sustituto de Alberoni fue un aventurero amparado por la reina, Juan Guillermo Ripperdá, que meterá a Farnesio en tal dislate que esta tendrá que alejarse del Gobierno una buena temporada. Mientras tanto el rey, dando ya claras muestras de no estar bien de la cabeza, abdicó en su hijo Luis (1724), que moría poco después, obligándole, a regañadientes, a volver al trono. Era tiempo de buenos administradores, como José Patiño, convencido, como antiguo intendente, de la importancia de la Marina, que desarrollará contra viento y marea durante sus años de gestión; será, asimismo y como veremos, uno de los mayores valedores de Blas de Lezo. Como sustituto de Gaztañeta en Guarnizo llegó, para reconstruir el astillero, otro eficaz director, José Campillo. No hubo injustos reproches para el viejo almirante y constructor, Gaztañeta, que tuvo que pasar por vejaciones de sus aprensos y la misteriosa voladura final de su buque insignia, el *Real Felipe* (1.º) antes de llegar a Mahón. Como recambio a este último, pronto se construirá otro soberbio *Real Felipe* (2.º) de ciento catorce cañones, Gaztañeta, a pesar de su avanzada edad, en 1727 logrará el desquite en su último servicio, burlando con su flota de Indias al almirante británico Francis Hossier que, con su insignia en el *Breda* —veterano de cabo Passero—, perecerá en el intento.

Por suerte para él, Blas de Lezo había quedado al margen de todos los complejos avatares de la flota española en el Mediterráneo. Asignado a la protección del tránsito de Indias, había dado comienzo una nueva aventura, la de la navegación oceánica transatlántica. Recibió el mando de otro barco, el *Llanfranco* de sesenta y dos cañones, con la advocación de *Nuestra Señora del Carmen*, también adquirido, de forma más reciente que el *Campanella*, en Génova. Tres años antes de cabo Passero, cruza el Atlántico en la escuadra de Fernando Chacón para traer a España el tesoro

rescatado de los galeones de Ubilla. Las extracciones de los buzos, no obstante, continuaron en las playas de Florida durante 1717; luego, se abandonó el lugar, pero cuando el asentador Manuel Miralles regresó, se encontró la playa tomada por facinerosos. Con la ayuda de seis balandras —*Rita, Ave María, Regla, Santa Cruz, Begoña y Ánimas*— hizo una redada que le permitió espantar de nuevo a los saqueadores, tomándoles ciento ochenta mil pesos. Los trabajos continuarían hasta 1719.

Para entonces, la flota de Indias de Chacón ya había regresado a Cádiz, y con ella el *Llanfranco* de Blas de Lezo. Se planteaba ahora un desafío muy superior a la travesía del Atlántico, pues las incursiones en las costas españolas del Pacífico —hoy Chile, Perú y Ecuador— a cargo de todo tipo de piratas se sucedían con preocupante regularidad. La conocida como «ronda del Pacífico», que inauguró Francis Drake en 1578, seguía abierta para todo tipo de malhechores que quisieran frecuentarla, precisamente por la inexistencia de una flota española consistente en aquellas aguas: la Armada del Mar del Sur, que había sido pretensión permanente de los reyes de España desde Felipe II, pasando por sus sucesores Felipe III y IV, consigna que los virreyes solo lograron cumplir en momentos puntuales. A Drake, que se llevó su «premio» con el mercante *Concepción*, le había seguido Cavendish, que arrambló con el también indefenso *Santa Ana* en 1586. Por fin la Armada del Mar del Sur pudo comparecer en 1593, con Beltrán de la Cueva, apresando la *Dainty* —*Golosina*— de Richard Hawkins en el combate de Atacames, que engrosó las filas con el nombre de *La Inglesa*.

Los holandeses llegaron en un nuevo período de debilidad, fiados a los deseos de paz de Felipe III. En 1598, van Noort, con la *Mauritius*, se aventuró por la ronda del Pacífico en diversas correrías, teniendo que librar finalmente un serio combate en Filipinas. Luego llegó van Spielbergen en 1615, con cuatro galeones, dos grandes y dos pequeños, una armadilla formidable contra la que hubo que improvisar dos pequeños galeones y tres mercantes para tratar de llegar al abordaje. En tan precipitadas circunstancias, los españoles llevaron la peor parte, siendo hundidos dos de sus barcos —un galeón y un mercante—, pero causaron centenar y medio de bajas a los bátavos poniéndolos finalmente en fuga. Tampoco hubo

Armada del Mar del Sur para hacer frente, en 1629, a la mucho más peligrosa incursión de *L'Hermitte*, once bajeles con intención de desembarcar y establecerse, si fuera posible, tomando el puerto de El Callao. Rechazados en todas partes por fuerzas terrestres, después de causar muchos daños optaron por retirarse, pero, una vez más, se había manifestado la necesidad de una escuadra española basada en el Pacífico para neutralizar en la mar todas estas intentonas. Los asaltos, en 1680 y 1687, de partidas de desaprensivos como Sharp, Coxon y Davis a través del istmo de Panamá, apoderándose en el Pacífico de embarcaciones españolas, y que concluyeron con el terrorífico asalto y saqueo de Guayaquil, no hicieron sino confirmar estas tesis.



Charles Wager ataca con el *Association* al navío español *San José* (1706). Las agresiones piráticas en la América hispana se transformaron, durante la guerra de sucesión, en periódicas incursiones de la *Royal Navy* británica que terminaron mucho después con la gran batalla de Cartagena de Indias (1741), en la que Blas de Lezo sellaría su brillante carrera naval.

De la debilidad del Gobierno de Carlos II, *El Hechizado*, y la absoluta decadencia de España con el fin del siglo XVII, no podía esperarse milagro alguno para el mar del Sur. Si los medios eran escasos para la propia

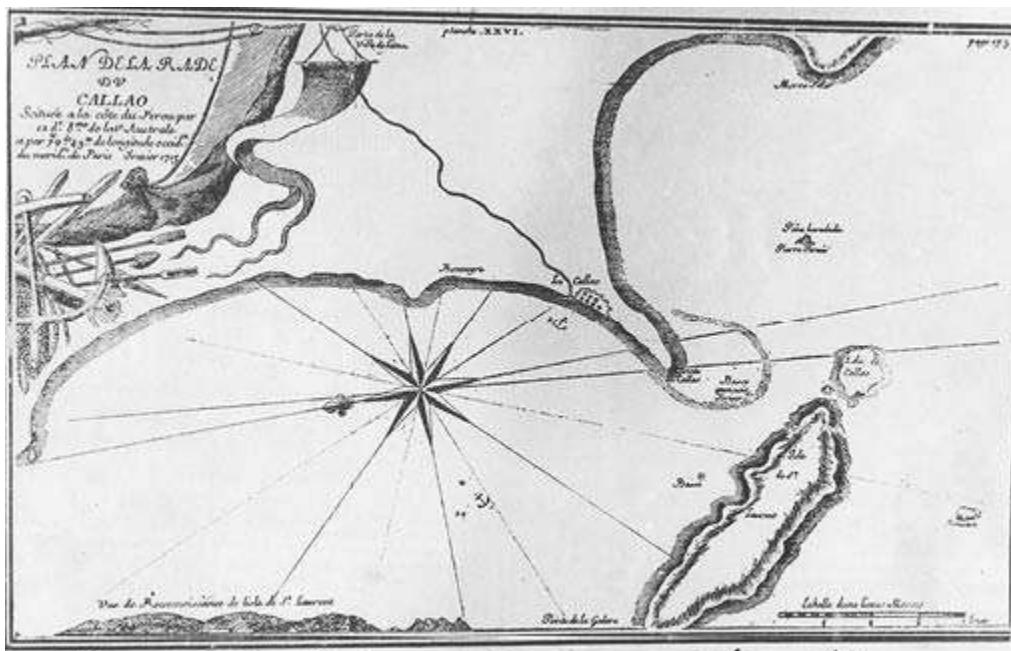
Península y todo se dedicaba al vital tránsito de las flotas de Indias, mal cabía esperar que un solo bajel de guerra que mereciera la pena pudiera emprender la ruta del Pacífico. Además, estaban los problemas técnicos y logísticos: si una travesía con tornaviaje del Atlántico podía implicar, como mucho, de año a año y medio, en una campaña Pacífica hasta El Callao y Acapulco, un barco de vela invertiría un tiempo indeterminado, nunca menor de los tres años. Las complicaciones de aprovisionamiento, navegación —con el imposible cabo de Hornos por medio, que había que atravesar en invierno (verano austral)— y, sobre todo, sanidad, constituían en muchos casos problemas insalvables. Debemos recordar que, casi medio siglo después, cuando la escuadra del comodoro inglés Anson emprendió la ronda del Pacífico, perdió el sesenta por ciento de su flota y casi las dos terceras partes de sus dotaciones por el escorbuto antes de alcanzar las costas españolas para hostilizarlas.

El viaje de Blas de Lezo, fraguado en plena época de los proyectos de Alberoni y con barcos comprados en el extranjero, fue otro de los intentos fallidos de montar una auténtica Armada del Mar del Sur, y, desde el principio, padeció todos los inevitables avatares e inconvenientes. El capitán de navío de menos de treinta años necesariamente tenía que saber, a pesar de su juventud, que se metía en una aventura de la que tal vez no regresara; si se alega que a su edad no hay empresa que dé miedo, con las taras y mutilaciones que soportaba Blas de Lezo, la valoración de los riesgos debía ser bien otra. En realidad, para la Real Armada, asignar un meritorio pionero de pata de palo a este destino era como perderlo de vista de forma definitiva cuando más hacían falta hombres como él, por lo que no parece que se le hiciera ningún favor exilándole prácticamente al remoto proyecto, una especie de difusa embajada a la corte del Gran Khan en tiempos de Marco Polo, pero mucho más incómoda y trufada de peligros.

Catorce serían finalmente los años, de 1716 a 1730, que pasó Blas de Lezo en aquel destino, perdido para una España que, a su regreso, debió encontrar completamente cambiada. Lo peor de la larga aventura fue que apenas se consiguió nada; lo mejor, que de ella regresó un guerrero de la mar formidable, capaz de dar a la Real Armada sus mejores días. De Blas de Lezo podríamos afirmar que el mar de Alborán lo estrenó

traumáticamente, el golfo de Vizcaya certificó su rodaje y maduró en el Pacífico austral previa reválida de la completa travesía atlántica, con decenas de combates aliñando cada período. Ningún plan de estudios habría podido estar mejor planificado; a su regreso, sin dudarlo, era el mejor marino de la Armada.

Repasemos este largo «destierro» náutico de nuestro protagonista del que, sin embargo, tan poco conocemos. Absorbidos los recursos de la Real Armada en las invasiones de Corfú y Cerdeña, muy pocos fueron los medios de que podría disponer la intendencia para el proyecto del mar del Sur. De hecho, se recurrió a un armador y mercenario francoespañol, Juan Nicolás Martinet, para que, aportando dos navíos —el viejo bajel francés *Triomphant* (rebautizado en España *Rubí*) y el *Conquistador*— fuera germen de la flota del Pacífico, prometiéndole una patente de corso al llegar. En compañía del *Llanfranco* de Blas de Lezo, que quedó como capitana del mando, el jefe de escuadra Bartolomé de Urdinso y la fragata *La Peregrina*, el 16 de diciembre de 1716 zarparon del puerto de Cádiz rumbo a lo desconocido.



Plano del estratégico puerto de El Callao, frente a Lima, vital para el despliegue de la Armada del Mar del Sur en el océano Pacífico, al que fue destinado Blas de Lezo durante un largo período de trece años, combatiendo a la piratería y

reconstruyendo la escuadra a pesar de los desencuentros con el virrey
Armendáriz, todo un carácter como él

La mar no fue clemente con la capitana en la travesía atlántica y, perdido el contacto con el resto, el *Llanfranco* hubo de recalar en Río de la Plata para subsanar averías, mientras los tres restantes seguían hacia el cabo de Hornos, doblándolo a su debido tiempo. Montevideo no existía aún, así que Blas de Lezo y Urdinso, constatando que el bajel italiano no podía afrontar travesía tan dura como la que le esperaba cruzando el cabo legendario, lo repararon en Buenos Aires. Allí tuvo que empezar para ellos un período frustrante, pues, en las diversas pruebas y salidas a la mar, el *Llanfranco* no quedó nunca como debía; alivió, eso sí, la situación el hecho de que en una de las pruebas el navío de sesenta y dos cañones se topó con la pequeña fragata *Danycan* —buque que fuera en su día del corsario de Saint-Malo Duguay Trouin— de solo dieciocho cañones, y la obligó a rendirse por pertenecer a un país de la Triple Alianza, enfrentada entonces a España. Finalmente hubo que reconocer la realidad: el navío comprado en Génova no podría doblar nunca el cabo de Hornos. Había, no obstante, una solución: prescindiendo de un buen número de tripulantes, la *Danycan* sí podía. Decididos finalmente a intentarlo, equiparon la veterana y pequeña fragata, zarpando en un nuevo verano austral para el extremo meridional de Sudamérica. Se abría ante Blas de Lezo la proeza náutica de doblar el mítico cabo con un pequeño buque, lo que logró a su debido tiempo.

Entretanto, Martinet, con sus dos navíos, había arribado a El Callao, llegando *La Peregrina* después. Allí, la situación no era muy alentadora: había solo cuatro viejos buques de guerra que pudieran considerarse como tales integrando la paupérrima Armada del Mar del Sur. Eran el viejo galeón *Jesús, María y José*, de cuarenta cañones, prácticamente inutilizado; el pequeño patache *Santa Cruz*, del que no cabía esperar gran cosa; y, por último, dos curiosos «engendros» producto de la inventiva y la emprendedora iniciativa del general José Alzadora en tiempos de Carlos II (1693), que llegarían a cumplir casi medio siglo de singulares servicios, conociendo sus viejas maderas a personajes como Blas de Lezo y Jorge Juan: los navíos-fragata *Concepción* y *Santísimo Sacramento*, cortos de eslora —apenas medían lo que una fragata de cuarenta cañones— y unas

ochocientas cincuenta toneladas de desplazamiento, anchos y, lo más sorprendente: con dos cubiertas de batería. Si una nao pequeña era una carabela, y un galeón pequeño un galeoncete, para estos navíos «de bolsillo» herederos de aquellos (que nunca llevaron más de cuarenta cañones) jamás se inventó un nombre apropiado.

Todas las fuentes coinciden en que resultaron decepcionantes: andaban poco, y la batería baja jamás se utilizaba porque las portas debían mantenerse cerradas para que la mar no entrara. Se trataron, pues, de una especie de experimento fallido, y no solo en el aspecto constructivo. Las materializaron las gradas de Guayaquil por suscripción del Consulado del Comercio de Lima —es decir, la Cámara de Comercio española del Pacífico— y costaron casi el triple que un navío similar construido en la península, trescientos mil pesos. En lo que a esta biografía atañe, supusieron la inmersión de Blas de Lezo, como se verá, en un aspecto poco o nada conocido, la construcción naval —veremos hasta qué punto— situándose, si no al mismo nivel de otros grandes como Gaztañeta, Oquendo o Jorge Juan, al menos como marino versado en la materia.

A Martinet, sin embargo, aquellos singulares bajeles no debieron de entusiasmarle en absoluto; gestionando rápidamente con el virrey la prometida licencia de corso, partieron *Rubí* y *Conquistador* a tan lucrativos fines, dejando en el Callao, como única novedad, tan solo *La Peregrina*, que llegó en lamentable estado. La situación, sin embargo, mejoró considerablemente en septiembre de 1722, cuando Martinet, siguiendo la pista de cinco buques franceses que parecían frecuentar la ronda del Pacífico, los localizó con sus muy superiores unidades en Arica, apresando dos de ellos, la fragata *Brillante*, de bandera francesa aunque construida en Holanda, y el *Águila Volante*, fragata también de treinta y dos cañones y excelente factura. La primera, puesta bajo la advocación de *San Antonio de Padua*, no estaba en buenas condiciones (solo aguantó un par de años en servicio), pero el *Águila*, rebautizada *San Francisco Javier*, prestaría invaluables servicios. Martinet conseguiría muchos más beneficios por la captura de esta última que por la primera.

Así pues, cuando Blas de Lezo y Bartolomé de Urdinso llegaron con la pequeña *Danycan*, la Armada del Mar del Sur, aún a duras penas, logró

alineara una flotilla de fragatas compuesta por dos en buen estado —*Águila* y *Danycan*, treinta y dos y dieciocho cañones, respectivamente— y otras dos bastante gastadas, *Brillante* y *Peregrina*, justo cuando más falta hacían, pues se tenían noticias (1724) de la irrupción en la ronda del Pacífico de un pirata inglés, John Clipperton, con una fragata de cuarenta cañones, la *Success*, y otra más pequeña, la *Speedwell* de veinticuatro, al mando de George Shelvocke, que habían hecho presas en la costa chilena y perpetrado diversas correrías, dirigiéndose hacia el Perú. Para darles justa réplica, salió a la mar el *Águila Volante* al mando de Nicolás Geraldino —irlandés al servicio de España— mientras Urdinso y Blas de Lezo se afanaban en el alistamiento de los *Concepción* y *Sacramento* para acompañar a *La Peregrina*.

Corría el año 1720 y la cacería, sin dar los frutos deseados —y mostrando todas las carencias de la Armada del Mar del Sur, pues el *Success* escapó hacia el anchuroso océano Pacífico rumbo a las Marianas— tampoco fue inútil, puesto que el menor, *Speedwell*, acosado por el *Águila Volante* y *La Peregrina*, acabó por refugiarse en las islas Juan Fernández —Más Adentro y Más Afuera—, también conocidas por su anglicismo actual como Robinsón Crusoe, y allí naufragó, perdiendo el botín. Unos pocos supervivientes, sin embargo, compusieron una pinaza a la que llamaron *Recovery*, navegando hasta Pisco para sorprender algún barco de cabotaje con el que definitivamente desaparecieron en la misma derrota del anterior.

Ahuyentado el peligro, renació la tranquilidad, pero no se aplacaba el tesón de Blas de Lezo, que había visto cómo dos pequeños buques piratas en la ronda del Pacífico eran capaces de poner en entredicho los escasos recursos de la Armada del Mar del Sur. Recabando nuevos fondos del virreinato y los comerciantes, siempre generosos por lo que les convenía la supresión de indeseables, se marcó como objetivo sacar a grada ambos navíos «de bolsillo» para reformarlos por completo. En 1723, el capitán de navío, ascendido ya a jefe de la Armada del Mar del Sur, lograba al fin los medios con los que realizar su proyecto, que debió absorberlo por completo. Entretanto, la necesidad obligaba a despachar para España, cargada de caudales, el *Águila Volante*, sensible pérdida que, no obstante, al mando de Geraldino, se convertía en el primer buque en navegar de El Callao a Cádiz

sin escalas, llegando oportunamente a este último puerto con casi un millón de pesos. Posteriormente, bajo el mando de Liaño, viajaría a La Habana, y también al Río de la Plata, siempre para traer caudales.

Para Blas de Lezo, sin embargo, el período de 1724 a 1726, aparte de las obras en los *Concepción* y *Santísimo Sacramento*, transcurre con importantes novedades en su vida privada; el 5 de mayo de 1725 el capitán de navío y jefe de escuadra contrae matrimonio con una bella muchacha limeña, doña Josefa Mónica Pacheco Arauso de Solís, perteneciente a familia de renombre y gran arraigo en la sociedad peruana instalada en el valle de Locumba. Suponemos que para inmensa dicha de don Blas, al año siguiente, concluidas ya las obras en ambos navíos, vino al mundo su hijo primogénito, Blas, luego marqués de Ovieco, al que seguirían nuevos vástagos, Tomás, Josefa, Agustina, Henríquez (Enriqueta) e Ignacia. Con ser esta la mejor noticia, probablemente, de su vida, no lo fueron tanto los navíos, pues, a pesar de la costosa reforma —otros trescientos mil pesos, lo mismo que costaron— no se consiguió mejorarlos sino tan solo hacerlos perdurar y, sobre todo, que fueran utilizables.

Aunque difícilmente podrían tomar parte estas unidades en cacería alguna, al menos comenzaron a prestar servicios patrullando las derrotas del Pacífico, quedando ambos listos para acudir felizmente a la feria de Panamá de 1726. En un supremo esfuerzo por tratar de mejorarlos, Blas de Lezo, copiando las formas de la fragata *Brillante* —finalmente desguazada, como *La Peregrina*— hizo que los astilleros de Guayaquil construyeran un tercer navío, el *San Fermín*, que reforzó la Armada, pero compartiendo los defectos de los anteriores.

Mientras tanto, otro corsario, Salaverría, capturaba en 1725 el buque holandés *San Luis*, de cuarenta cañones, añadiendo los buques de Martinet una captura más a los anteriores, *La Fidela*, puesto bajo la advocación de *San Miguel*. La situación era extremadamente incómoda para Blas de Lezo: los corsarios franceses, que se habían mofado arrogantes de la incapacidad de los españoles para doblar el cabo de Hornos con el *Llanfranco* mientras ellos lo hicieron con tres buques —*Rubí*, *Conquistador* y *La Peregrina*— se apuntaban en exclusiva las capturas de merodeadores en la ronda del Pacífico, obteniendo beneficios por ello, que se calcularon en casi tres

millones de pesos. Mientras tanto, primero Urdinso, y luego Lezo, se veían impotentes para ejercer la represión del tráfico pirata por las malas características de sus embarcaciones; y, en el colmo, Blas de Lezo, haciéndose cargo del mando de la Armada, dilapidaba ingentes recursos en nuevos barcos igual de inútiles.

Quién debía resolver esta situación era, evidentemente, el mando político. De forma similar a lo que sucedería después en Cartagena de Indias, Blas de Lezo, en su puesto de mando, gozaría de un completo respaldo que, con el tiempo, y el cambio en el mando supremo, acabaría por deteriorarse irreparablemente. Los primeros virreyes, Caraccioli y Santo Buono, apoyaron incondicionalmente a la Armada del Mar del Sur. No solo se habilitó el dinero para reformar los *Concepción* y *Sacramento*, sino también para construir el *San Fermín*. Toleraron la guerra del corso desatada por los franceses mientras les resultó de interés, pero cuando se demostró que muchos mandos franceses congeniaban demasiado bien con sus compatriotas piratas capturados —con grave peligro de una revuelta y represa de buques— se decidió liquidar cuentas con Martinet y despedirlo de vuelta a España. El corsario, que había hecho gran fortuna, no puso inconveniente, entregando a su llegada los dos buques a la Real Armada como estaba estipulado. Volveremos a encontrar uno de ellos, el ubicuo *Conquistador*, en este relato.

En 1723, fue nombrado virrey del Perú don José de Armendáriz, marqués de Castelfuerte, navarro y soldado veterano de las campañas de Nápoles, Cerdeña, Rosellón, Cataluña y el primer asedio de Gibraltar. Resultó gran virrey y excelente administrador, pero en su camino se cruzaba la insurrección de Paraguay, que absorbió todo su tiempo y recursos. Así, la Armada del Mar del Sur quedará al margen y Blas de Lezo se sentirá relegado, no consiguiéndose nunca la necesaria armonía por el difícil carácter de ambos guerreros. Nuestro héroe encontrará así, por primera vez, idénticos problemas a los que sufrirá años después en Cartagena: se le hacen pocos reproches al peculiar capitán cojo, manco y tuerto, pues es conocida su irascibilidad; mas, los cortesanos y funcionarios, por la espalda (cuando ha de embarcar para llevar a cabo sus misiones) conspiran todo lo que pueden contra él, resaltando su ineficacia comparada con la de los

corsarios galos, lo inadecuado de los tres buques principales que había reformado o construido y los ingentes medios gastados en esta iniciativa.

Ninguno de los reproches era justo por sí mismo; en cualquier caso, debería haberse permitido al acusado defenderse. Pero, en las intrigas cortesanas, muy pocas veces el instigador es tan torpe de dejar que el acusado exponga sus argumentos ante un árbitro imparcial. Finalmente, después de tanto trabajo y dedicación, la pequeña armadilla de Blas de Lezo consigue redimirse con la captura de un valioso mercante holandés, el *Flessinga*; logra también deshacer una flotilla de cinco barcos ingleses apresando tres. Sin embargo, cuando regresa a El Callao, se encuentra con que el marqués ha nombrado cargos dentro de la Armada del Mar del Sur sin consultarle a él previamente. Su explosión es inevitable, y la ruptura definitiva entre Castelfuerte y Blas de Lezo queda sellada, llegando el problema hasta el Gobierno de la metrópoli, al que Blas de Lezo solicita el relevo. Patiño, primer ministro, accede, y el 13 de febrero de 1728 emite la orden de regreso del capitán de navío, que, no obstante, deberá esperar a la llegada de su relevo, don Manuel López Pintado, para emprender el retorno a la patria.

Entrando 1730, la familia Lezo hace las maletas antes de abordar el buque del comercio que los llevará a Panamá y, después, a Portobello, en un viaje similar, pero a la inversa, al del valeroso Núñez de Balboa y el canalla Morgan con su horda. La andadura del singular capitán Lezo en su destino del Pacífico había terminado sin pena ni gloria, careciendo como careció de medios para reconstruir la escuadra y víctima de barcos experimentales que no respondieron a las expectativas. Pero la gota que colmó el vaso fue la actitud del poderoso que, obstinándose en volverle la espalda, quiso que se tragara sus designios por la fuerza. No sería el último en topar con la voluntad indomable de Blas de Lezo.

5

Enarbolando el estandarte real (1730-1732)

Cádiz, donde arribó Blas de Lezo con toda su familia en 1730, era en aquel momento centro neurálgico de la monarquía española; aunque la corte tenía su sede en Sevilla, los reyes solían frecuentar la bahía gaditana en la celebración de diversos actos, entretenimientos y exhibiciones. Para inmensa satisfacción de Blas de Lezo, encontró una Real Armada que, lejos de los insensatos tiempos de Alberoni y Ripperdá, tenía barcos disponibles para él y otros capitanes. La buena gestión de Patiño se había traducido en tiempo, recursos y atención administrativa para alinear a la sazón una treintena de modernos navíos de combate. El trabajo de Autrán y Boyer en Guarnizo, con las prescripciones del recientemente fallecido Gaztañeta, estaba dando excelentes resultados, convirtiendo el astillero asolado por Berwick y reconstruido por Campillo en líder de la construcción naval española. De las gradas cántabras habían salido, entre 1726 y 1728, dos potentísimos navíos de ochenta cañones, *San Felipe* y *Santa Isabel*, equiparables a los mejores bajeles de noventa cañones y tres puentes europeos. Precisamente en aquel momento, 1730, Cipriano Autrán se disponía a poner allí la quilla del que sería su *Opus Máxima*, botado dos años después y célebre buque-insignia de don Juan José Navarro en Tolón (1744): el *Real Felipe* (2.º) de ciento catorce cañones.

Pero la especialidad de Guarnizo, y en lo que destacaría por encima incluso de astilleros británicos, era la realización de los modernos navíos de

setenta cañones, de los que acababa de construir un espléndido prototipo, el *Princesa*, que será insignia de Blas de Lezo en 1733 cuando tomase la capitana de Argel y, después, de Gabriel Pérez de Alderete en la incursión de Otranto del año siguiente; para terminar, durante la guerra del Asiento y tras un combate contra tres enemigos (1740) en manos inglesas, bandera con la que combatirá en Tolón (1744) rindiéndose al español *Poder*, que se perdería posteriormente. La experiencia para llegar a esta capacidad constructiva, aparte del texto de Gaztañeta, fue la construcción previa de una serie de navíos de sesenta cañones durante la década de los veinte, entre los que estaba el *Santiago*, bajo la advocación de la *Santísima Trinidad*, navío que, por el momento, esperaba para ser mandado por el capitán Blas de Lezo.

Por su parte, Cádiz, al modesto ritmo de siempre, también despuntaba en la construcción naval con la reciente construcción de dos navíos de sesenta cañones, *Hércules* y *Real Familia*, ambos botados en Puntales en 1728 y 1729, de los que el segundo también sería barco de Blas de Lezo en el auxilio de Orán de 1733. Ferrol, muy modestamente, iniciaba la que luego sería, a mediados de siglo, su formidable trayectoria constructiva, materializando por estas fechas el *Galicia*, de setenta cañones, durante mucho tiempo insignia del conde de Bena Masserano y finalmente insignia de Blas de Lezo en Cartagena de Indias. El astillero más prometedor para la monarquía borbónica, sin embargo, no estaba en la Península, sino en Cuba: La Habana reivindicaría su importancia como mejor grada del país con buques como *El Glorioso*, alias *Nuestra Señora de Belén*, o los *Dragón*, *Castilla*, *América* y *África*. También engrosaban las filas de la Real Armada, como sabemos, dos viejos conocidos navíos franceses, los «corsarios» de Martinet, *Rubí* y *Conquistador*.

Podría pensarse que esta magnífica ejecutoria se debía a expresa voluntad y auspicio del poder real; nada más lejos de la realidad. Durante todo el reinado de Felipe V, España era pura paradoja que, de forma similar a la Inglaterra de Jorge III, funcionaba correctamente a nivel administrativo a pesar de sus monarcas. El rey, como escribe Fernández Duro, se hallaba «Enfermo y desasido por completo de los negocios de gobernación», que es una caritativa forma de decir que estaba ido por completo, pretendiéndose

probablemente con el traslado a Sevilla que no se pasase día y noche en la cama, cuando no se escapaba y había que ir literalmente a «cazarlo» por los jardines como sucedía en los palacios Real o de Aranjuez; por su parte, la reina seguía descuidando vitales negocios de Estado, como la creciente intrusión del contrabando británico en el comercio americano, las irregularidades del *Buque del Asiento* o la devolución de Gibraltar, para dedicar absoluta y expresa atención a consolidar la corona napolitana de su primogénito Carlos, futuro Carlos III de España. El único que ponía un poco de orden, con las inevitables concesiones, era el sólido aparato administrativo fraguado por José Patiño, al que realmente se debe la prometedora y fructífera situación del país durante estos años, auxiliado por un notable cuerpo de funcionarios entre los que empezaba a descollar un joven escribiente que gestionó el astillero de Guarnizo hasta 1730, pasando de allí a trabajar en las nuevas gradas de Cartagena. Su nombre, Somodevilla, favorito, como Blas de Lezo, del todopoderoso Patiño, aunque la posteridad le conocerá luego por su título, cuando ascienda a primer ministro: marqués de la Ensenada.

Pero volvamos a Cádiz en 1730, ciudad a la que, antes de marchar a relevar a Blas de Lezo en la Armada del Mar del Sur, su relevo López Pintado había traído de América una flota de Indias por valor de treinta millones de pesos a los que se podían sumar los dieciocho millones transportados por el anciano pero victorioso Gaztañeta en 1727, secundado por Torres y Serrano. Con regular y copioso aporte de caudales como este, tampoco era raro que, evitando incurrir en extenuantes y estériles guerras contra todos en tiempos de Felipe IV, la prosperidad del reino estuviera asegurada. Un viejo conocido, el genovés marqués de Mary, lucía las galas de su espléndida flota en la bahía, veintitrés unidades en total: dos navíos de ochenta cañones —citados anteriormente—, los de setenta, *Príncipe*, *Princesa*, *La Reina*, *León*, *Santa Ana* y *Galicia*, y los menores, de sesenta cañones y cuatrocientos cincuenta tripulantes, *Gallo*, *Rubí*, *Conquistador*, *Hércules*, *Andalucía*, *Guipúzcoa*, *Castilla*, *Santa Teresa*, *San Isidoro* y *Santiago* (cuyo mando se ofreció a Blas de Lezo, como sabemos), junto con las fragatas *Fama*, *Incendio*, *San Esteban*, *Javier* y *Atocha*. Nuestro protagonista asumió, suponemos, su nuevo mando con ilusión, después de

acomodar a su familia en el número 70 de la calle Larga de El Puerto de Santa María. Nada más personarse en la ciudad, a Blas de Lezo le habían ofrecido el recién construido *Real Familia*, surto y alistándose en los astilleros de Puntales. Pero la llegada de la gran escuadra del genovés cambió los planes y tuvo que tomar el mando del *Santiago*.



Durante el primer cuarto del siglo XVIII, España, gracias al buen hacer de Gaztañeta, Campillo, Patiño, Autrán, Boyer y otros, logró reconstruir su escuadra con excelentes navíos como este, perfectamente equiparables a las de otras Marinas como la francesa y la británica

También con lógica satisfacción, Isabel Farnesio acababa de recibir la noticia de que los plenipotenciarios británicos en Viena habían logrado convencer a Austria para que España pudiera enviar a Italia, en apoyo del príncipe Carlos, siete mil quinientos soldados que aseguraran la herencia materna de Parma, Toscana y Plasencia a la muerte de Antonio Farnesio, duque de Parma y tío de Isabel. La flota de dieciocho transportes encargada del traslado partió de Barcelona el 17 de octubre de 1731 escoltada por la del marqués de Mary, siete galeras de Miguel Reggio y otros dieciséis navíos británicos de la flota del Mediterráneo del almirante Charles Wager; en total, un centenar de barcos que, llegados al puerto de Liorna, esperaron allí al príncipe —que hizo el viaje por tierra por miedo al mal tiempo— llegando a fin de año.

Precisaba entonces la Hacienda Real la devolución de dos millones de pesos depositados en el Banco de San Jorge, en Génova; ahora que España tenía una flota, se decidió «estimular» la desgana genovesa para practicar el reintegro bajo la amenaza de los cañones, puede que recordando los tiempos de Luis XIV. Le correspondía al marqués de Mary llevarlo a cabo, pero este, que era genovés de origen como otros almirantes españoles, se vio ante un conflicto de lealtades (o, como diríamos hoy, una cuestión de conciencia). Se optó por remitir a Blas de Lezo, con una sección de seis navíos, para que realizara la misión sin que se le interpusieran obstáculos morales.

La eficacia de Blas de Lezo desbordó todo lo previsible; con su insignia en el *Santiago*, entró en el puerto de Génova fondeando sus naves frente a la imponente residencia de los Doria, almirantes de Carlos V y Felipe II. Por todo saludo, exigió que se saludara específicamente al pabellón real español, verificándose acto seguido el reintegro. Como era de esperar, el Senado genovés mandó emisarios para interponer todo tipo de disculpas y dilaciones —seguramente buscando ganar tiempo para que apareciera algún «aliado» al que comprar a mejor precio—, pero Lezo, tras recibirles atentamente en la cámara de su barco, enseñó su reloj y dijo a los diputados ligures que tenían un plazo de un día, extinguido el cual, la ciudad sería bombardeada si los dos millones de ducados no pasaban el portalón del *Santiago*. Ante la imperiosa iniciativa, no quedó a la República más alternativa que acceder a todos los términos, zarpando los barcos españoles en cuanto tuvieron a bordo el dinero. Blas de Lezo no solo había solucionado de forma rápida y eficaz una cuestión que a otro podía habersele complicado, sino que libró a Esteban de Mary de un desagradable compromiso, proveyendo a Patiño de los recursos que necesitaba para llevar a cabo una empresa acariciada largo tiempo: en efecto, millón y medio de lo llevado por Lezo a España sería empleado íntegramente en la conquista de Orán de aquel mismo año (1732).

Patiño supo recompensar a su almirante concediéndole autorización para llevar, en lugar del pabellón, el estandarte real, con el escudo de armas en el que figuran, junto al león y los castillos de los Reyes Católicos, las flores de Lis borbónicas, el Toisón de Oro y cuatro anclas en los extremos;

un magnífico honor, tal vez no del todo entendido en nuestros días, que representaba el momento más dulce de Blas de Lezo al servicio del rey de España, con expreso reconocimiento como tal. Muy lejos y olvidados quedaban los tiempos de ostracismo e indiferencia en la Armada del Mar del Sur. Sin duda, el padrinazgo de Patiño y la favorable predisposición de las personas reales, para quien colaboraba de manera tan eficiente en sus designios, tuvo gran peso en ello, llevando al capitán a las puertas de la máxima graduación de la Armada, teniente general, que recibiría en 1734.

Pero, por el momento, no había descanso para los capitanes de la Armada: la toma de Orán, integrándose en la escuadra del teniente general don Francisco Javier Cornejo y Vallejo, sería la siguiente misión del *Santiago*, para acto seguido (1733) formar parte de la escuadra del conde de Clavijo que llevaría a Liorna y Antibes el ejército del conde de Montemar —en otras palabras, refuerzos para el príncipe Carlos— que se tradujeron en la victoria de Bitonto contra los imperiales austriacos, en 1734, por la que Carlos obtuvo la corona de Nápoles y Sicilia, para inmensa alegría de su madre que, como ya se dijo, acabó por transformarse en la peor enemiga de Blas de Lezo, insistiendo en meter a España en la guerra de sucesión polaca y abandonando así, a su suerte, a aquel durante el que sería el último acto de su vida, la heroica defensa de Cartagena de Indias. En 1732, sin embargo, todo esto quedaba aún lejos, y Blas de Lezo, con sus próximas misiones, se disponía a alcanzar el cénit de su gloria.

Antes de seguir adelante con la conquista de Orán y hechos de armas subsiguientes en el ámbito del Mediterráneo, hemos de volver la vista a la sucesión de acontecimientos que se producían en un teatro mucho más amplio y de mayor importancia, el Atlántico y el Caribe, de enorme trascendencia para el Imperio borbónico español, pues, como ya se dijo, América Central y del Sur constituían la «otra orilla», mucho más valiosa, de la que llegaban los vitales tesoros a bordo de las flotas de Indias. La visión real se mantenía vuelta hacia el pequeño ámbito del Mediterráneo por la reina, pendiente de sus territorios y de espaldas al formidable problema atlántico, que empezaba a mostrar síntomas preocupantes. Era un dilema que a Felipe le debía resultar antipático, pues nunca supo cómo abordarlo.

Todo había empezado con una incómoda concesión de las paces y tratados de Utrecht y Rastatt (1713 y 1714), el llamado *Buque del Asiento*, directamente relacionado con el continente africano. África, de donde procede el *Homo sapiens*, ha sido también el más devastado por sus descendientes. Dos grandes civilizaciones penetraron el inmenso continente, primero la musulmana —por el norte y este— dándole nombre al denominarla «Ifriqua», que simplemente significa «la frontera». El islam resultó hasta cierto punto soportable al mezclarse con los nativos sin afectar excesivamente sus costumbres; pero la civilización europea, al establecer sus «factorías» en la costa occidental y en el sur, condenó a África con una lacra masiva y exterminadora a la que tampoco fue ajeno el islam: el tráfico y venta, es decir, la trata de esclavos.

El *Buque del Asiento* no era otra cosa que un descendiente de los barcos de traficantes de negros, negocio al que dieron origen amigos y protegidos de Isabel I de Inglaterra, como John Hawkins y otros acólitos en el siglo XVI, siendo también los ingleses los primeros, con el puritanismo victoriano y gracias a activistas como Wilberforce, en perseguirlo durante el XIX. Pero el daño, practicado luego por todas las nacionalidades —portugueses, holandeses, franceses, belgas, españoles, etc.— ya estaba hecho. En el siglo que nos ocupa, los traficantes británicos obtenían grandes beneficios vendiendo esclavos en todos los mercados americanos, del norte al sur, islas del Caribe incluidas. De la contumacia en su «actividad» nos habla la población de color americana, cuyos ancestros fueron llevados allí por la fuerza, a bordo de algún buque negrero.

Para la firma del tratado de Utrecht, Felipe, lejos de discutir algún escrúpulo, se vio obligado a permitir que Inglaterra introdujera en sus dominios americanos 144 000 esclavos en 30 años (4800 personas al año) mediante un solo barco denominado *Buque del Asiento*; y la concesión abrió la puerta para que decenas de otros buques negreros y contrabandistas se enriquecieran entrando y saliendo de puertos españoles con cualquier excusa. Esta avalancha era una competencia tan potente que, de un plumazo, redujo el comercio español de la época de los Austrias —cuando era monopolio— a la mitad. El fraude, en efecto, era inmenso e imparable, en palabras de Fernández Duro: «Los ingleses, en general, se habían

contentado con hacer el comercio clandestino, establecido en abuso a las concesiones obtenidas por los tratados, abuso talmente escandaloso que, habiéndose establecido la Armada de barlovento y situado guardacostas para contenerlo, resistían con las armas la intervención y visita, dando origen a combates parciales».

El establecimiento del *Buque del Asiento*, también conocido por *Barco del Permiso* o *Barca de los Donaires*, trajo una multiplicidad de ilegalidades, trucos y trampas en las que incurrían comerciantes y contrabandistas británicos a cambio de fabulosos beneficios. Roto el monopolio de las Flotas de Indias, las propias necesidades de los habitantes de América contribuían a restringir aún más el férreo control de la Casa de Contratación, mantenido durante siglos. La recaudación se vino abajo, obligando a Felipe V a tomar alguna medida: desde las ciudades y puertos españoles se potenció la vigilancia de los guardacostas, a fin de respaldar el régimen arancelario. Se implantó también el llamado «derecho de visita», según el cual se podía abordar cualquier embarcación para comprobar la legalidad de su cargamento de acuerdo con los tratados.

El hecho era que los contrabandistas caribeños, habituados a la incomparecencia de autoridad naval alguna salvo la de Jamaica —que se caracterizaba, precisamente, por ofrecer refugio y apoyo a la delincuencia—, encontraron de pronto que las plazas españolas implantaban un control de las aguas exigiendo el cumplimiento de la legalidad. Mucha sangre había corrido en el Caribe (léase bucaneros y filibusteros de la Tortuga) para que ahora la ley pudiera imponerse así como así: había cuentas pendientes, hijos que recordaban agravios y viejos que exigían revanchas.

Inevitablemente, la represión derivó en escaramuzas, una guerrilla de «baja intensidad», como se diría hoy, pero que produjo muertos, heridos, agresiones y auténticas barbaridades. Ambos bandos perpetraron acciones reprobables: sabiendo que la isla de Providencia, en Bermudas, no era sino un nido de piratas, la Armada de Barlovento de Francisco Cornejo, con un millar de voluntarios, la expugnó obligando a capitular al castillo establecido (1723). Un capitán de guardacostas llamado Julián Almirante echó a pique la balandra de Jamaica *Queen Anne*, con un centenar de contrabandistas a bordo; estos, sin embargo, contraatacaron capturando el

guardacostas del capitán Luque, ahorcando cruelmente a su dotación de sesenta hombres sin que las autoridades movieran un dedo. En 1924, los guardacostas acometieron en Tolú a cuatro contrabandistas holandeses, capturando uno de veintidós cañones y poniendo en fuga al resto. Según el testimonio de un almirante inglés, difícil era encontrar en las playas de Jamaica un marinero que no se jactara de haber matado «al menos, seis o siete españoles».

Entretanto, en la metrópoli, los mercaderes, negreros y defraudadores británicos recibieron el «derecho de visita» como una imposición insufrible, ofensa que atentaba contra el sacrosanto «derecho de Inglaterra a comerciar en todos los mares», cuyo primer defensor había sido precisamente el negrero John Hawkins. José Patiño y su homólogo británico, Robert Walpole, jugaban con estas fricciones como peligrosa herramienta política; cuando interesaba acercamiento entre ambos países, España «relajaba» la presión de sus guardacostas. Por su parte, Inglaterra dejaba de perseguir y encausar a sus propios piratas del Caribe (muchos «domiciliados» en Jamaica) si quería presionar al Gobierno español. El resultado de esta guerra no declarada difiere según las fuentes; promediando se obtendría que los guardacostas españoles detuvieron y registraron más de doscientos mercantes británicos, perdiéndose a manos de piratas y delincuentes unas setenta unidades propias.



Blas de Lezo, Museo Naval de Madrid. Tras su regreso a España en 1732 después de dirigir la Armada del Mar del Sur, el capitán de navío Blas de Lezo se erige como profesional de mayor relevancia en una Armada Real borbónica que ya podía contar con excelentes marinos como Baltasar de Guevara, Gabriel Pérez de Alderete, Andrés del Pez, Juan José Navarro o el propio Jorge Juan.

Un conflicto con semejante incidencia corría peligro de convertirse en realidad; y la guerra, siempre, resulta muy peligrosa para el más débil, en este caso, España, cuya flota apenas podía alinear la cuarta parte de navíos que la *Royal Navy*. Patiño y Walpole, ninguno de ellos partidario del

extremo, se esforzaron en agotar todas las vías diplomáticas. Pero la mayor parte de los comerciantes de la *City* londinense, y los *tories* del Parlamento, conscientes de su superioridad, deseaban la guerra para dar una lección definitiva al Borbón español, que, aparte de Corfú, Cerdeña, Sicilia y los conflictos con Austria en Italia, a ellos tantas molestias les causaba en las rutas del Atlántico. Creían llegado el momento de un contundente escarmiento como el de cabo Passero, pero en el ámbito del Caribe y tierra firme, que pusiera fuera de juego al rey de España, dándole a Gran Bretaña la primacía no solo en las Indias occidentales, sino también en el mar del Sur. Fue entonces cuando algunas mentes preclaras comenzaron a urdir, en círculos políticos y del almirantazgo, el sueño que ya tuvo el Lord Protector Oliver Cromwell con su *Western Design*, sepultado en 1655 en las playas de Santo Domingo: el desembarco definitivo de la Inglaterra de Jorge II en las costas de América del Sur.

Mientras se hacían semejantes planes, letales para España y su imperio, la rutina diaria proseguía en las rutas atlánticas: la tragedia volvió a cebarse con la Flota de Indias en 1733, al alcanzarla un huracán a un centenar de millas de los cayos de Florida, de forma muy similar a lo sucedido a la flota de 1622 de Tomás de Larraspuru, que perdió allí un tercio de los efectivos. La de 1733 eran dieciséis mercantes escoltados por cuatro navíos, el *Rubí Segundo* (heredero de las hazañas del corsario Martinet y con cierta relación con Blas de Lezo, como veremos), el *Gallo Indiano*, el *Infante* y el *África*. Solo se salvaron este último y un puñado de mercantes, algunos de ellos reflatados. Afortunadamente, dos años después, un nuevo *Conquistador*, construido en La Habana en 1730 y también relacionado con nuestro protagonista posteriormente —que había llevado a dos jóvenes tenientes de navío, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, a Portobello, donde embarrancó— conseguiría, tras no pocos avatares, salir del atolladero y llevar a España siete millones de pesos que fueron todo un alivio.

Pero la espada de Damocles de la guerra seguía ahí, pendiendo sobre los destinos de una España hasta ahora muy afortunada; el principal dique de contención desapareció cuando José Patiño murió de agotamiento y estrés a finales de 1736. Solo se necesitaba un incidente, una provocación, para que la mecha quedara prendida; y esta llegó una soleada jornada, frente a la

costa de Florida, cuando el buque contrabandista inglés *Rebecca*, a cargo de un tal Richard Jenkins, fue detenido por el guardacostas *Isabel* del capitán español Julio León Fandiño. Comprobado el manifiesto del *Rebecca*, la carga resultó mucho mayor, quedando en evidencia el contrabando. Al subsiguiente derroche de lindezas por parte del desaprensivo inglés, el español respondió desenvainando el sable y amputándole una oreja, tras lo que le espetó: «Ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve».

Jenkins jamás vería al rey Jorge para decirle nada, pero su argumento, con la oreja bajo el brazo, promovió una memorable algarada en una sesión de la Cámara de los Comunes en marzo de 1739; todos los presentes, presas de la indignación, consideraron la afrenta verbal *casus belli*, y el propio Walpole tuvo que acabar coreando aquello de: «¡Mar libre para el comercio de Inglaterra en todos los mares!».

El viejo Hawkins se habría sentido orgulloso. Ni siquiera él habría podido sospechar que la guerra bautizada en honor del apéndice de un contrabandista, la guerra de la Oreja de Jenkins (o, más seriamente, por los historiadores como guerra del Asiento), que en realidad no era otra cosa que el levantamiento de la veda para que Gran Bretaña activara el proyecto de expropiar a España su imperio en América del Sur, iba a ser detenida en su avance por un hombre sin pierna, medio brazo y un solo ojo, que la muy afortunada España tuvo a su disposición en el lugar oportuno cuando más lo necesitaba: Blas de Lezo.

6

La Capitana de Argel (1732-1737)

En el año 1942, durante la Segunda Guerra Mundial, y en el transcurso de la Operación Torch (Antorcha), tuvo lugar el desembarco triple de una fuerza en los alrededores de Orán y el puerto contiguo de Mers el-Kebir, en la costa norteafricana. El submarino P-54 hizo de baliza localizadora para guiar toda la fuerza operativa de medio centenar de mercantes, escoltados por dos portaviones de escolta, dos cruceros y un largo etcétera. La flota se dividió, y mientras una parte se dirigía a la remota Mersa Bou Zedjar (playas X), otra se encaminó a las playas denominadas «Y» en la bahía de los Andalouses, irrumpiendo la última en el puertecito de Arzew, o Arcés (en castellano), al este del cabo Carbón. Del mismo modo que les había sucedido a los españoles doscientos diez años antes, los aliados desistieron de entrar, para el desembarco, en la bahía de Orán, pues es lo suficientemente pequeña para que se crucen los fuegos de los castillos de Mers el-Kebir y la propia ciudad, lo que condena a la inmediata destrucción a cualquier incauto que entre por allí al asalto.

Orán estaba bien guarnecida, como en la época de Blas de Lezo; entonces, se protegía con una consistente muralla y cinco fuertes, reuniendo, en total, casi centenar y medio de piezas artilleras. Por su parte, el cercano Mers el-Kebir tenía el fuerte de su nombre y los de San Gregorio y Rosalcázar. ¿Sabían los americanos que, más de dos siglos antes, el Ejército y la Armada españoles les habían precedido en su empresa?

Seguramente no, y, como en tantas otras cosas —en especial cuando de exploraciones del Pacífico se trata— los británicos, aun sabiéndolo, no les dijeron nada. Los norteamericanos han tenido que redescubrir la Historia por sí solos, pues sus ancestros, salvo en lo referente a sí mismos, de poco les han informado.

Sin embargo, es cierto. Doscientos diez años antes de la Operación *Torch*, los españoles desembarcaron en la ensenada de Aïn el Turk, a levante del cabo Falcón, entonces denominada simplemente «Las Aguadas», para tomar desde allí la fortaleza y castillos de Mers el-Kebir o Mazalquivir. Orán había dejado de ser española en 1708, durante la guerra de sucesión, cuando el bey de Argel, aprovechando la prolongada debilidad e incomparecencia española, se alió con el sultán de la cercana Mascara para tomar la ciudad costera. A partir de entonces, el enclave quedó convertido —como otros cercanos reductos del norte de África— en refugio de piratas y criminales, con mayoría berberisca, pero también de otras filiaciones, cuyo sustento fundamental era atacar el tráfico mercante en el mar de Alborán y estrecho de Gibraltar, e incluso la costa levantina, murciana y andaluza española, que fueron asoladas durante siglos por el azote pirático con el propósito de efectuar redadas en las poblaciones para vender los prisioneros como esclavos dentro de los dominios turcos. Se hace difícil pensar que, hace tan solo dos siglos y medio, las playas turísticas de la Costa del Sol, Costa del Azahar o el Parque Natural Cabo de Gata eran un simple territorio de caza para los tratantes de esclavos berberiscos, del mismo modo que lo fueran para Europa las costas de Guinea, Senegal o Sierra Leona; sin embargo, era así, y aún queda el vestigio de la red de torres de vigilancia y aviso para recordárnoslo.

La expedición española tenía, pues, motivos y fines bien distintos de los aliados cuando llegaron al mismo lugar en la Segunda Guerra Mundial. Mientras que estos buscaban arrebatar África del Norte al dudoso Gobierno de Vichy, los españoles, en 1732, pretendían expugnar la plaza y volver a instalarse en ella para anularla como punto de despliegue de la piratería y bandidismo norteafricano, lacra con la que España tuvo que combatir durante siglos. Estratégicamente, solo hay que coger un mapa para ver que, si se está en posesión de Cartagena, Orán y Ceuta, se domina por completo

el mar de Alborán, con Málaga, Almería y Melilla como bases de flanqueo y apoyo. La expedición fue minuciosamente preparada por supervisores e intendentes de la Armada con los fondos traídos de Génova por Blas de Lezo, entre los que destacaba ya, de forma poderosa, Zenón de Somodevilla, que supervisó la organización de los ejércitos de Italia para la reina.

El mando de la operación recayó, es sabido, en el general Francisco Javier Cornejo, con su insignia en el potente navío de ochenta cañones *San Felipe*, construido por Autrán en Guarnizo pocos años atrás, segundo en el mando era Blas de Lezo a bordo del *Santiago*, buque construido con las prescripciones de Gaztañeta en el mismo lugar que el anterior, y el *Real Familia*, hecho, como sabemos, en Cádiz con planos del francés Belletrand. También su gemelo, el *Hércules*, y otros tres «gaztañetas» de Guarnizo, *San Fernando*, *Santa Ana* y *San Isidro*, además del *Castilla* de Juan José Navarro, y un *Conquistador* habanero aún nuevo formaban parte de la partida, completándose el inventario con el *Rubí Segundo*, paisano de Blas de Lezo, pues arbolaron sus cuadernas las gradas de Pasajes, y otro más, aparte de la clásica escuadrilla de remo de siete galeras y dos galeotas.

Tan completa escolta era imprescindible para la flota de transporte, que constaba de 161 tartanas, 109 mercantes, 97 saetías, 50 fragatas, 48 pingües, 20 balandras y un largo etcétera hasta completar, entre todos, 611 velas, con casi 27 000 soldados a bordo, como ya se dijo. La impresionante fuerza alarmó no solo a espías, sino a cónsules, embajadores, observadores e incluso cancillerías europeas que, existiendo el precedente de Corfú, Cerdeña y Sicilia, se preguntaron qué nueva aventura se disponía a emprender el rey Felipe, barajándose los nombres de Ceuta, Tetuán, Salé (contigua a la actual Casablanca y recalcitrante refugio de piratas sarracenos) o Argel, centro neurálgico de la piratería berberisca donde se hicieron famosos los hermanos Barbarroja, Aruch y Jeireddín, que en realidad eran griegos isleños asimilados. Orán se consideraba poco probable, aunque no descartado. Sin embargo, el emperador austríaco no recibiría hasta el 18 de junio —es decir, cuando los primeros navíos ya habían llegado— la noticia de un manifiesto de Felipe V en el que se indicaba claramente que su objetivo era Orán.



Aspecto de Orán en el período entreguerras del siglo xx; la tradicional plaza española en el norte de África volvió a ser objeto de invasión por la renovada monarquía borbónica para evitar su consolidación como nido de corsarios berberiscos como Trípoli y Argel durante el siglo xviii.

El impresionante y variopinto convoy partió de la ancestral Lucentum (Alicante, cuyo significado es «ciudad de la luz») el 15 de junio de 1732 con vientos muy flojos, abriendo camino cuatro de los navíos y cerrando la formación las galeras, por si había que remolcar algún rezagado. La distancia entre Alicante y Orán es exactamente la misma que hay entre Almería y Ceuta, unas ciento sesenta millas náuticas, de las cuales las primeras cuarenta y ocho se realizan con tierra por la banda de estribor, hasta el cabo de Palos, al que debe darse buen resguardo por las Islas Hormigas. Con un buen velero, saliendo de la bahía de Alicante al inicio de la virazón para la travesía hacia el sur —Alicante queda prácticamente en el mismo meridiano que el cabo Carbón— y contando con que la brisa del suroeste (230°) se entable durante la noche, podemos contar con recalar sobre los cabos de Orán al día siguiente. Pero, con una inmensa y heterogénea flota de más de medio millar de barcos de madera, este cálculo de una sola singladura es más que optimista; probablemente, los primeros

avistaron la costa africana entre el 18 y el 20 de junio, debiendo esperar varios días a que se congregara todo el convoy. Ello a pesar de que la consigna era mantenerse lo más unidos posible; pero que se tardara casi una quincena desde que se zarpó hasta la orden de desembarcar ya es clara indicación de lo farragoso y lento que resultó manejarse con tan multitudinario conjunto de embarcaciones de todo tipo.

Mientras se reunían, la división de vanguardia de cuatro navíos, muy probablemente a cargo de Blas de Lezo, navegó al sureste sobre el cabo Carbón con unos cuantos transportes para simular que el ataque principal iba dirigido contra Arzew, donde estuvieron las playas «Z» de la Operación Torch. Toda la flota española desfiló majestuosamente frente al cabo Falcón y Aïn el Turk, lugar elegido para el desembarco, para regresar después, evitando así concentraciones en espera de las tropas enemigas. El desembarco propiamente dicho dio comienzo la madrugada del día 29 de junio, dirigido por el conde de Bena Masserano, y los capitanes Francisco Liaño y Juan José Navarro, del *San Felipe* y el *Castilla*, respectivamente; fue una magnífica muestra de disciplina y orden militar, tan difícil de conseguir en operaciones anfibias. El jefe de las tropas terrestres, don José Carrillo de Albornoz, conde de Montemar —veterano de Sicilia e Italia— hizo poner pie en tierra a la primera oleada de tres mil granaderos ordenados en la playa y en línea para abrir fuego, con los flancos cubiertos. No recibieron orden de avanzar hasta que la siguiente oleada llegó para relevarlos. En estos tiempos en que las ametralladoras eran simple ciencia ficción, las ordenadas maniobras de formaciones humanas bien dispuestas suponían, a pesar de las dificultades, garantía de triunfo. En efecto, así fue, rechazando una carga de dos mil jinetes alárabes que trataron de atacarles. Al mismo tiempo, las galeras se acercaron a tierra para hostigar los ataques con la artillería de sus corullas, mientras el *Castilla* de Juan José Navarro se distinguía acercándose también para bombardear a los atacantes.

Al final de la jornada había ya en tierra veinte mil combatientes, dando inicio el desembarco de provisiones y pertrechos. Montemar ordenó entonces la edificación de un baluarte en la misma playa para contener todo el equipo, en previsión de temporales que privaran al ejército del apoyo de la flota. Ante la disciplina y potencia de aquel ejército, donde formaban

veteranos de la guerra de sucesión, conquista de Sicilia y campañas de Italia, los berberiscos y sus mandos turcos optaron por retirarse hacia Mers el-Kebir, que se tomó con facilidad, capturando allí cinco buques corsarios y una galera pequeña. Una vez perdido en puerto fortificado, la guarnición de Orán, considerando su situación desesperada, optó por abandonar la ciudad, que se retomó así sin bajas ni daños, con todas las defensas íntegras, cañones y depósitos repletos de municiones.

Era demasiado bueno para creerlo: Orán se había conquistado con inesperada facilidad, y seguiría siendo español otros sesenta años, hasta que el rey Carlos IV se la vendiera a los otomanos, puesto que los franceses, cuya impronta queda hoy en toda la ciudad, no llegaron hasta 1831. Cornejo y Montemar organizaron una guarnición de ocho mil hombres al mando del marqués de Santa Cruz de Marcenado, que quedó a cargo de la plaza, y emprendieron el reembarque; la escuadra pudo de esta manera iniciar el regreso a primero de agosto. Al verlos partir, tal como cabía temer, los anteriormente huidos, al mando del pirata Bey Hacén, se envalentonaron, formando un desordenado ejército de treinta mil soldados, que debía atacar en combinación con la escuadra enviada desde Argel: cuatro navíos de entre cuarenta y cincuenta cañones con cuatro fragatas de treinta a treinta y seis cañones, encabezados por un formidable bajel de setenta: la *Capitana* de Argel, para recuperar Orán. Todo este operativo se montó desde la base corsaria más cercana, que era Mostaganem (Mostagán para los españoles), al este del cabo Carbón, en la misma amplia rada de Arcés. Los sitiados enviaron enseguida un buque ligero de aviso a la península, mientras el ejército argelino atacaba el castillo de San Andrés. Se formó entonces apresuradamente, en Barcelona, una escuadra de socorro con refuerzos a bordo de veinticinco transportes a los que debían escoltar seis navíos al mando del conde de Bena Masserano; esta vez sí que hubo buen viento, logrando realizar la travesía de Barcelona a Orán en solo dos días. Nada más verlos, la escuadra de Argel se dio a la fuga y el asedio masivo fracasó.

Entretanto, Blas de Lezo y sus buques habían escoltado ciento veinte barcos de transporte a Cádiz, tras lo que, en compañía del *San Isidro* y el paquete *San Diego*, el *Santiago* navegó en octubre hasta Ferrol. Blas de Lezo quedó en Cádiz con el *Real Familia* para pasar allí la invernada; pero,

en febrero de 1733, de nuevo la sitiada guarnición de Orán pidió socorro, pues los buques argelinos habían vuelto al ataque. Se organizó entonces una fuerza de siete navíos al mando de Blas de Lezo, partiendo inmediatamente hacia Orán. El capitán de pata de palo ya sabía lo que habían hecho los argelinos cuando se presentó la flota de auxilio de Bena Masserano, y, a diferencia de este, estaba decidido a que los bajeles argelinos esta vez no pudieran escapar.

Por ello, una vez avistado el cabo Falcón, llevó sus siete barcos cerca de la costa para tratar de disimularlos a los que pudieran encontrarse ensacados frente a Mers el-Kebir, pero el astuto bey de Argel había situado fustas de aviso y, en cuanto se supo de la llegada de buques españoles desde poniente, se dieron a la vela para alcanzar el cabo Carbón y, desde allí, poner rumbo definitivo a Cherchel o Argel, puertos seguros donde los españoles no se atreverían a perseguirlos. Comenzó así la persecución de los nueve buques argelinos por los siete españoles. Los primeros, más pequeños y con menos cañones, consiguieron abrir distancias y perderse hacia levante, pero Blas de Lezo, viendo que la *Capitana* de Argel, con sus setenta cañones, permanecía al alcance, ordenó transbordar su enseña —el estandarte real— a su barco más rápido, el flamante *Princesa*, ordenando a la escuadra ganar espacio por mar abierto al buque argelino para atraparle contra el cabo Carbón.

La emocionante persecución —literalmente, para los argelinos, con la muerte en los talones— prosiguió por unas horas. Al fin, los más ligeros buques de Argel lograron distanciarse, y la *Capitana* montó el cabo; pero el *Princesa* ya estaba encima, en mar abierto, por lo que no le quedaba otro remedio que ampararse en el refugio corsario de Mostagán, que tenía dos fuertes y una guarnición próxima a los cuatro mil defensores. ¿Quién se atrevería a atacarlos allí? Con un suspiro de alivio de su alarmada dotación, la *Capitana* tomó al fin el placer de Mostagán y largó el ancla; entonces todos acudieron a las bordas, a ver qué hacía el chasqueado navío español.

El imponente *Princesa*, en efecto, con todo el trapo largado, pareció por un momento disponerse a irrumpir en la rada de Mostagán: el bey de Argel, de sobresalto en sobresalto, desembarcó para ordenar a las defensas de la ciudad prepararse para el ataque. Pero no había miedo: el bravo capitán

español cojo, manco y tuerto, del que se distinguía su estandarte, se quedaría esta vez sin su presa, pues no era un suicida. Pronto se vio cómo el navío construido con las prescripciones de Gaztañeta comenzaba a arriar trapo, desventando algunas velas, para disminuir su andar; los más deslenguados y procaces marineros berberiscos se atrevieron entonces a lanzar algunos gritos y pitidos de abucheo. No sabían que si Blas de Lezo había renunciado, por el momento, a la *Capitana*, era porque tenía trazado un plan para volver al ataque.

El *Princesa*, en efecto, emprendió con el anochecer el regreso para reunirse con los suyos. Pero no era más que una finta, encaminada a engañar a sus enemigos. Reunido en la oscuridad con otros buques de la flotilla de Cádiz, se improvisó, con la urgencia y entusiasmo del momento, una fuerza ligera de ataque a bordo de chalupas y pinazas de las embarcaciones mayores. Los voluntarios serían sin duda los mejores, los más bravos maestros y marineros, diestros en la lucha y bien armados, pues sabían todos que los iba a encabezar quien era, a aquellas alturas, toda una leyenda: un hombre que, aun faltándole una pierna, medio brazo y la visión de un ojo, tenía el coraje suficiente para no dejar escapar al navío berberisco cuya cobarde salvación había sido ponerse a buen resguardo de los cañones de los castillos de Mostagán.

Una cosa es atacar enemigos refugiado tras los imponentes muros de madera de los costados, el castillo o el alcázar de un gran navío, con los cañones a tu disposición, y otra hacerlo a pecho descubierto, desde una pequeña embarcación, al abrigo tan solo de las sombras, la sorpresa y, sobre todo, el descuido y falta de vigilancia de su dotación, que duerme confiada en puerto seguro. Apartándose audazmente de la protección del *Princesa*, el *Real Familia* y el resto de los buques, que iban haciéndose cada vez más pequeños —simples sombras en medio de la oscuridad—, la flotilla de audaces incursores, armados hasta los dientes con hachas, picas, alfanjes, machetes, dagas y puñales, cubrieron a golpe de remo, en el silencio más absoluto, las millas que les separaban de Mostagán.

Pronto, las luces de la ciudad pudieron verse claramente, individualizándose las amazotadas siluetas de los castillos del largo lienzo de la muralla y las ventanas de las pequeñas casas tras él. Blas de

Lezo se preguntó dónde estaría el puerto y el maldito navío *Capitana* que habían venido a asaltar. El puerto de Mostagán no ofrecía complejidades, pero, confundiéndose en la oscuridad contra las luces de la costa, la silueta de la *Capitana* no llegó a verse hasta que estuvieron muy cerca de él. Tal como habían previsto, estaba acoderado bajo una potente batería que formaba parte de las fortificaciones. Con las espaldas bien cubiertas, en tan segura situación, su gente podía haber dormido a pierna suelta, pero no lo hacía, el miedo que el capitán de pata de palo cristiano les había metido en el cuerpo les mantenía aún alerta y bien armados, aunque descuidando precauciones esenciales: los cañones y baterías del buque no estaban cubiertos y por la proa, es decir, el punto más bajo, donde escobenes y estachas ayudan a trepar a las arraigadas del bauprés, no existía fuerza alguna capaz de parar a unos asaltantes que abordaran el buque desde la oscuridad.



Captura del navío *Princesa* por Peter Monamy. El excelente navío al mando de Blas de Lezo protagonista de la captura de la *Capitana* de Argel sucumbiría ocho años después en la guerra del Asiento, estando a punto de ser repesado en 1744, durante el combate de Tolón.

Aun descubiertos prematuramente, en cuanto las pequeñas embarcaciones quedaron a la vista en la tranquila noche, la escasa reacción inicial permitió a Blas de Lezo y los suyos, a duro golpe de remo, aproximarse al amarre de la *Capitana*. Allí, aunque se abrió fuego contra ellos, los más ágiles fueron capaces de trepar a la proa y, tras feroz lucha con los centinelas, apoderarse del castillo. Ayudado por sus más leales maestros, Blas de Lezo subió al buque, ordenando destrincar las piezas menores de sus troneras en los costados para apuntarlas hacia el alcázar y el combés, cargándolas con metralla; la reacción enemiga empezaba a fraguarse, y pronto este último se iba a convertir en un sangriento campo de batalla. Se oían gritos, órdenes, reproches desesperados en árabe secundados por el postrar «Yallah! Yallah!» (Vamos, vamos) con los que los berberiscos se organizaban para repeler el ataque. Pero, mientras, en la cubierta principal, Blas de Lezo se preparaba para contener el contrataque enemigo, otro trozo de asaltantes penetraba, inadvertido, en las cubiertas de batería y el sollado, silenciosos, avanzando hacia popa con machetes y puñales entre los dientes, degollando rápidamente a todo el que encontraban a su paso, dormido o despierto, armado o indefenso.

Evitando cuidadosamente el pozo del combés, tal como se les había instruido para no ser descubiertos, este grupo ganó la cubierta bajo el alcázar luchando ya duramente. Cuando el arif de la *Capitana* quiso reaccionar, lanzando sus huestes hacia la popa, fue rechazado por los cañonazos de Blas de Lezo; mas, cuando trataron de retroceder para ponerse con sus heridos a buen recaudo, les atacaron, desde abajo y la retaguardia, los hombres que les habían rodeado bajo cubierta. La lucha fue muy dura y feroz, pues los marinos berberiscos luchaban por su vida, pero la sorpresa, la lenta reacción y el escaso número de combatientes frente a los que asaltaban inclinaban la escaramuza cada vez más del lado de los españoles. Ya estaban prácticamente reducidos y aislados en pequeños grupos los tripulantes de la cubierta superior, cuando se escuchó disparar por primera vez las baterías del castillo: lo hacían contra la *Capitana*, conscientes los soldados del bey de Argel, por los gritos de los españoles, de que los suyos estaban perdiendo la partida.

No se podía perder un instante, Blas de Lezo ordenó picar fondeos y amarres y largar todo el trapo, cortando con dagas los tomadores, para que el mortecino terral sacara la *Capitana* de Mostagán. También se ordenó a quienes quedaron en los botes que tiraran con calabrotes de la proa del pesado navío, ayudando así a los que trataban de meterlo en viento y ponerlo a navegar. Las balas de los castillos pasaban sobre la arboladura, sin hacer daño aún, pero, en la oscuridad, sin duda apretados regimientos del bey de Mostagán se encaminaban al puerto: no había opción. La partida era arriesgada, había que sacar la presa del puerto y exponerse al fuego de las baterías de los fuertes.

Así lo hicieron. En medio de una noche que debía parecer de aquellarre, los disparos cubrían de llamaradas las almenas de los castillos y una cabellera de fuego empenachaba las velas incendiadas de la *Capitana*, iluminándola para los artilleros. Blas de Lezo y sus valientes luchaban como demonios para reducir la resistencia, gobernar a duras penas la embarcación y sacarla del puerto; los disparos de los fuertes berberiscos los alcanzaban repetidamente, matando sin distinción a musulmanes y cristianos, árabes y castellanos, soldados y marinos, sembrando el combés de muertos mientras una espesa capa de sangre iba cubriendo las cubiertas y derramándose por los imbornales de la *Capitana*, dándole el aspecto tétrico de un matadero. Era una carrera contra el tiempo, incluso la vida y la muerte. ¿Lo conseguirían? ¿Cuántos valientes cayeron aquella noche de batalla en la rada de Mostagán? El potente navío de setenta cañones, liberado al fin de los amarres y cabos que le ataban a su refugio, pareció tomar impulso mientras se alejaba del puerto de Mostagán, alcanzado ahora por unas balas que, entrando por sus hermosas balconadas, le barrían de proa a popa.

Incluso pareció que fuera posible y Blas de Lezo, con toda su gente, soñó, como sueñan todos los que alguna vez han abordado un barco, en entrar en puerto con el pabellón real izado en el más potente buque enemigo. Mas no pudo ser, un tremendo bramido, detonación abrumadora, conmovió la *Capitana* de proa a popa, barrenando las aparaduras. Habían estallado los paños de municiones. ¿Una bala afortunada de los fuertes o un heroico saboteador berberisco de última hora, que, aun a costa de su

vida, decidió que los cristianos no se llevarían la *Capitana*? Imposible saberlo. El caso es que ahora el buque capturado se hundiría a toda velocidad, y los asaltantes quedarían en precario. Los más feroces y codiciosos de sus hombres comenzaron a coger premios de los camarotes y cubiertas de un navío sin salvación, mientras Blas de Lezo y los suyos, exultantes pero contrariados, comenzaban a pensar en el salvamento de la gente. La *Capitana* de Argel ofrecía un aspecto dantesco; envuelta en llamas por la proa, estaba ya hundida casi hasta la primera batería. En cuanto la mar llegara a su nivel, penetrando por las troneras, un gran volumen de agua entraría a bordo y se iría a pique rápidamente. Todo había terminado. Los botes se aproximaban solícitos para recoger a los oficiales cuando, de entre las sombras, surgió la enorme sombra del *Princesa*, que había venido a recoger a su almirante. Abrió fuego contra las fortalezas mientras tomaba a bordo a los supervivientes, luego, sin prisa, contemplando la absoluta y progresiva desaparición de su enemigo, recogió a todos los asaltantes y se marchó, encendiendo su fanal, entre las sombras. Lo último que vieron del navío español los berberiscos fue un curioso estandarte violeta, con las armas del rey de España. De la *Capitana* ya nada quedaba.

La magnífica hazaña de Blas de Lezo se había consumado. Al año siguiente, (1734) el conde de Clavijo redondearía la destrucción de la escuadra argelina cuando con los navíos *Príncipe*, *Conquistador* y *San Isidro*, además de la fragata *Galga Andaluza*, cercaron otros dos de los navíos argelinos frente a Cartagena, echándolos a pique. La lucha contra los corsarios y piratas berberiscos continuaría muchos años, y serán muy pocos los buques de la Armada que no se fogueen en ella antes de pasar a empresas mayores, hasta la llegada de un auténtico especialista en esta guerrilla marítima, el «capitán» Antoni Barceló con su flotilla de jabeques. Pero esta ya es otra historia.

Blas de Lezo lo tuvo duro y difícil a continuación de su audacia; el bey de Argel, dolido e indignado, pidió socorros a la Sublime Puerta, es decir, al sultán de Estambul. El español, incorregible, vio una excelente oportunidad de sorprender a los socorros y, durante casi dos meses, se mantuvo navegando entre la Galita y Túnez, en la embocadura del canal de Sicilia,

para dar un buen «recibimiento» a quien llegara. Lo que llegó, sin embargo, fue un enemigo artero y microscópico en forma de epidemia, que hizo presa en las dotaciones de tal forma que se tuvo que dirigir a Cerdeña, y finalmente a Málaga, para desembarcar a los enfermos.

Agotado y probablemente enfermo él también, rindió viaje finalmente en Cádiz, donde las nuevas sobre su formidable victoria y hundimiento de la *Capitana* le habían precedido. Allí fue recibido en olor de multitudes, y aclamado como el más valiente y audaz de los capitanes de la Armada. Patiño, ya lo sabemos, siempre agradecido, preparaba para él el título de teniente general de la Armada para el año siguiente. Pero aún quedaba, en el vigente (1733), formar parte de la flota de veinte navíos del conde de Clavijo que escoltó al ejército de Montemar a Italia, desembarcando en Liorna y Antibes. Después, mientras el príncipe Carlos se abría paso en Italia hacia su nuevo reino, Blas de Lezo retornaba a Cádiz a disfrutar, durante un par de años, de su familia y todos los honores. Sin duda, su esposa, doña Josefa, se alegró de su nombramiento como Comandante del Departamento, un cargo en tierra lleno de lujos y comodidades, pero, sobre todo, de un poco de tranquilidad. Algo a lo que el veterano capitán de cuarenta y ocho años no estaba acostumbrado.

7

Destino Cartagena (1737-1739)

Mientras Blas de Lezo disfrutaba un punto de reposo tras sus avatares bélicos en el Puerto de Santa María —vida que nunca acabó de complacerle, pues, según se cuenta «tan maltrecho cuerpo no era buena figura para permanecer entre tanto lujo y su lugar era la cubierta de un buque de guerra»—, España e Inglaterra se encaminaban, de forma irreversible, hacia una nueva guerra, la tercera de un siglo en el que ambos países se enfrentarían seis veces, con suerte diversa. Antes de 1736, Patiño y Walpole, los respectivos cancilleres, se habían esforzado en limar asperezas por sangrientas que fueran a base de diplomacia y presión sobre los flancos débiles del adversario. La situación de una y otra nación, sin embargo, era completamente distinta: Inglaterra, país parlamentario convertido en Gran Bretaña para el futuro hegemónico que había de depararle, finalmente, abrir la caja de Pandora del oriente hindú con sus imponentes riquezas, se veía dominada por una pujante sociedad mercantil, la cual, para explotar las rutas comerciales transatlánticas con el Nuevo Mundo, precisaba romper el monopolio español. Desde este punto de vista, el Asiento de Negros y el Buque del Permiso eran tan solo la cuña en la que percutir para que cediera el cerrojo sobre la América Hispana y el Caribe. Si este objeto no se alcanzaba por la diplomacia y el contrabando, se lograría por la guerra: los comerciantes respaldaban, íntimamente unidos a ellos y sus beneficios, una aristocracia militarista competente y con recursos

muy poderosos, entre los que hay que destacar, evidentemente, la *Royal Navy*, próxima e inevitable enemiga del imperio español.

Por su parte, España no era otra cosa que una potencia emergente renovándose a sí misma, resurgiendo como el ave fénix de sus propias cenizas. Con un ejército robustecido en la propia y cruenta guerra de sucesión, las campañas italianas y las incursiones africanas, y la Real Armada en plena reconstrucción, apenas podía presumir de las fuerzas y recursos de una potencia de segunda si no fuera por la auténtica y codiciada perla de la Corona, el imperio sudamericano. A pesar de haberse fraguado, en muy pocos años, un eficiente aparato administrativo servido por competentes funcionarios —Patiño, Campillo, Ensenada y un largo etcétera— la situación de la monarquía era más que preocupante a estas alturas, pues el rey no era sino un demente atrabiliario y la poca capacidad y escasos alcances de la reina habían quedado sobradamente demostrados. La situación prebélica aparecía así preocupante y ciertamente expuesta; para acabar de arreglar las cosas, José Patiño, el eficiente primer ministro, falleció en noviembre de 1736. En caso de tener que afrontar, como se preveía, una incierta guerra naval por la disputa del comercio atlántico contra la primera y más poderosa Armada del mundo, la Marina española se vería forzada a hacerlo en inferioridad absoluta, fácil presa de su enemiga. No obstante, las cosas no son siempre lo que parecen, y la pequeña pero coriácea Real Armada fraguada por Gaztañeta daría rendimiento insospechado.

Para fortalecer su posición, España, en noviembre de 1733, había firmado con Francia el Primer Pacto de Familia, por el que se buscaba comprometer el apoyo del vecino del norte en caso de guerra contra Inglaterra; pero, como ya hiciera al siglo anterior, Francia se mostró en este conflicto esquivo y poco de fiar. No deseaba comprometerse en una guerra, pero tampoco podía dejar el comercio ultramarino abandonado a su suerte. A efectos prácticos su comparecencia, como en las guerras angloholandesas de mediados del siglo XVII, sería más que dudosa, por lo que España tuvo que obrar como si estuviera sola. La guerra, evidentemente, tendría lugar, porque a Inglaterra le interesaba sacar sustancioso provecho de las previsibles catástrofes navales españolas; existía el precedente de Vigo y de

cabo Passero, donde España había sido barrida de la mar y aleccionada duramente sin poder apenas ofrecer resistencia. Las flotas de Indias habían vuelto a burlar a sus cazadores ocasionales, pero eso no significaba que España hubiera recuperado el dominio marítimo o pudiera oponer algún tipo de resistencia desde el punto de vista naval; de hecho, dos convoyes, los de 1715 y 1733, se habían perdido completamente a causa de huracanes. Declarada la guerra, el primer paso debía ser aniquilar la renaciente Real Armada. ¿Era esto posible?

En lo referente a los números, los planes navales de Patiño, respaldados por Campillo y Ensenada, y materializados —con las normas de Gaztañeta— por asentadores como Autrán, Boyer, Arzueta, Torres y Belletrand, habían significado la construcción, de 1726 a 1736, de treinta y seis navíos, de los cuales veinticinco se hicieron en Guarnizo, nueve en La Habana y dos en La Carraca, Cádiz. Además, y como sabemos, hubo buques contruidos en Sant Feliu de Guíxols, Ferrol y Pasajes, Guayaquil y Cavite, además de comprados en el exterior, fundamentalmente en Génova, de donde vino material que a estas alturas ya era muy viejo. Resumiendo, a finales de los años treinta de ese siglo, España disponía de unos cincuenta navíos de combate de entre cuarenta y cinco y ciento catorce cañones. De estos, hay que descontar, en primer lugar, los tres galeones-fragatas de la Armada del Mar del Sur comentados en el capítulo 4 (*Concepción*, *Santísimo Sacramento* y *San Fermín*, contruido por Blas de Lezo), y los tres buques-galeones del Comercio de Filipinas (*Nuestra Señora de los Remedios*, *Nuestra Señora del Pilar* y *Nuestra Señora de Covadonga*) por su alejamiento del teatro atlántico de operaciones. También, en un principio, media docena de mercantes armados o «marchantes» para la Flota de Indias (*Oriente*, *Neptuno*, *Brillante*, *Halcón*, *Soberbio* y *Poder*, todos de sesenta cañones) que, disponibles en Cádiz, acabarían agregados a la escuadra del Mediterráneo de don Juan José Navarro.

La punta de lanza, pues, de la Real Armada, la componía el gigantesco *Real Felipe* de ciento catorce cañones, y los dos magníficos navíos de ochenta *Santa Isabel* y *San Felipe*, todos procedentes de Guarnizo (Santander), donde trabajaba Cipriano Autrán. También dentro de este grupo puntero estaban siete modernas unidades de sesenta y seis a setenta

cañones (*Santa Ana, La Reina, El Príncipe, La Princesa, El León, La Galicia y San Carlos*); pero el grueso de la escuadra lo constituían los veinte navíos de combate de sesenta a sesenta y cuatro cañones: *Hércules, Real Familia, Guipúzcoa, Constante, África, Europa, Asia, Nueva España, San Isidro, Santa Teresa, Santiago, San Luis, San Juan Bautista, Bizarro, San Antonio, América, Conquistador, Dragón, San Fernando y Castilla*, además de los cuatro del mismo rango pero más antiguos, injustamente denominados a veces «galeones», *Lanfranco, San Juan Bautista, El Retiro*, alias *San Jerónimo*, y *El Fuerte*, alias *Nuestra Señora de Guadalupe*. Existían también al menos ocho fragatas de una sola cubierta, con cincuenta o pocos más cañones: *Fama Volante, Victoria, Esperanza, San Esteban, Hermiona, Javier, Galga Andaluza y Paloma*, y un número variable de las menores como el *Águila Volante*, alias *San Francisco Javier, Atocha*, etc. En suma, treinta unidades de primera línea con una reserva de cuatro tipo galeón, ocho fragatas y seis «marchantes», que, a la postre, serían los más útiles. Por último, hay que decir que, durante el conflicto —en el que se perderían casi veinte unidades— el astillero de La Habana repuso bajas con los *Nuevo Conquistador, Nuevo África, Nuevo Invencible, Glorioso, Nueva España, Vencedor, Tigre y Santa Teresa*, es decir, ocho navíos de entre sesenta y cuatro y setenta cañones, mientras que, en Guarnizo, Agustín Salomón concluía el segundo *San Felipe* de setenta cañones.

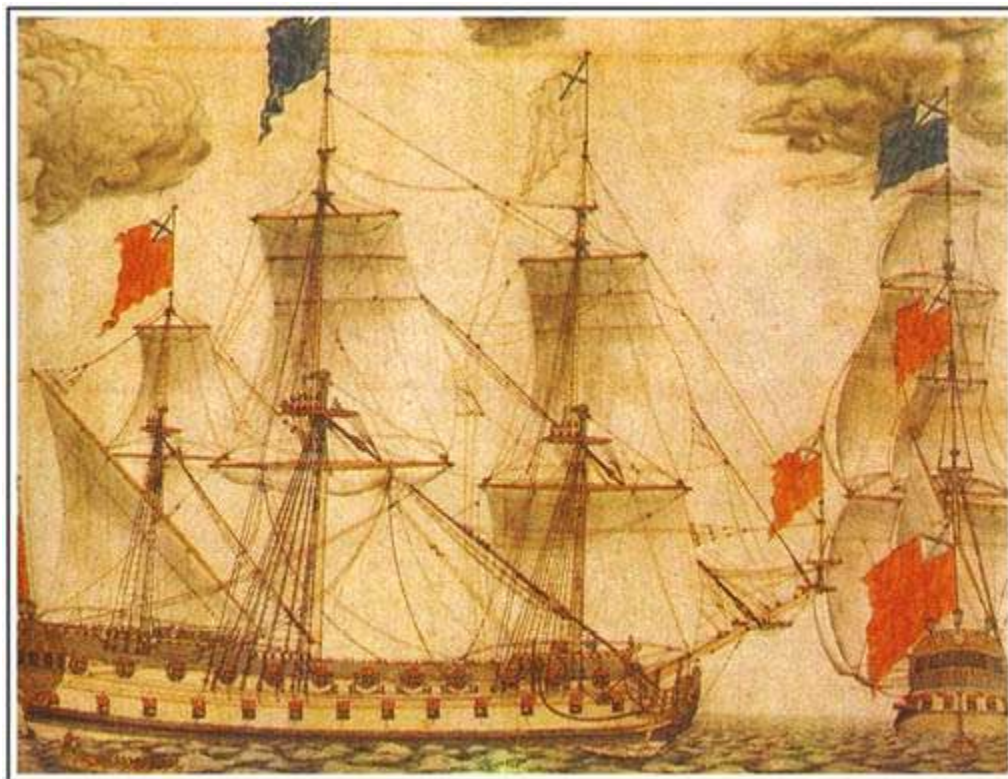
Para la guerra venidera, el almirantazgo español, formado por don Francisco Cornejo (titular en la conquista de Orán), el veterano genovés marqués de Mary y otro bregado marino, Rodrigo de Torres, formó varias flotas, tres de ellas principales. La más importante, la escuadra del Atlántico, heredera de la del Mar Océano de Oquendo, destinada a librar la contienda principal por el comercio, con base alternativa en Ferrol o Cádiz, la componían una docena de navíos que tomó bajo su mando el propio Torres, con su insignia en el formidable *San Felipe* (1.º) de ochenta cañones, y los *Reina, Santa Ana, Príncipe y Castilla*, a los que se agregaba la división de don Manuel López Pintado (sustituto de Lezo en su día en la Armada del Mar del Sur): *San Luis, San Antonio, Andalucía, Real Familia, Nueva España, Asia y El Fuerte*. Contra esta docena de buques, espina dorsal de la Real Armada, nada más empezar la guerra los británicos

remitieron al almirante Norris, con veinte unidades, que, afortunadamente, nunca llegó a localizarlos, pues, de haber perdido Torres su flota, España se habría visto derrotada nada más comenzar la guerra del Asiento. Sufrió, eso sí, algunas bajas, pues el *Andalucía* naufragó en Veracruz, *El Fuerte* fue capturado, Torres cedió su buque insignia *San Felipe*, caballerosamente, a Blas de Lezo en 1740, y López Pintado, el *Asia* para la escuadra del Pacífico de Pizarro. No obstante, aun con dificultades, mantener la integridad y potencial de esta flota durante toda la guerra fue un gran éxito de la Real Armada.

En segundo lugar, se formó, *in situ*, la que podríamos denominar escuadra de Indias, heredera de la Armada de Barlovento que mandara Cornejo: empezó mandándola Blas de Lezo en Cartagena de Indias y terminó Andrés Reggio en La Habana en 1748. Contó con los buques que defendían Veracruz (*San Juan Bautista* y *San Jerónimo*, alias *El Retiro*) y los sacrificados en la escuadra de Blas de Lezo en Cartagena en 1741, que fueron finalmente los *Galicia*, *San Felipe*, *África*, *San Carlos*, *Conquistador* y *Dragón*, alias *Santa Rosa de Lima*. Reggio pudo contar con los *Nueva España*, *Real Familia*, *Dragón*, *Nuevo Conquistador*, *Nuevo Invencible* y *Nuevo África*. Al tener el almirantazgo conocimiento de la salida de la escuadra de Anson rumbo al Pacífico partió en pos de él la flotilla de don José Pizarro, compuesta por los *Guipúzcoa*, *Asia*, *Hermiona*, *Esperanza* y *San Esteban*.

Tras esta sangría, la flota del Mediterráneo de don Juan José Navarro solo pudo contar con el imponente *Real Felipe* y los buques de Bena Masserano, que eran los *Santa Isabel*, *Constante*, *San Fernando*, *América* y *Hércules*, a los que se añadieron los seis «marchantes» de Cádiz. Con tan pocos mimbres, Navarro tuvo que acudir en apoyo del Ejército de Italia, soportar un bloqueo de dos años en Tolón y salir finalmente a enfrentarse, en 1744, a treinta y dos navíos británicos del almirante Mathews frente al cabo Sicié. Este enorme desafío y largo periplo, sorprendentemente, solo produciría la pérdida de un buque, el «marchante» *Poder*, perdiéndose también el *San Isidro*, que iba por su cuenta, por ineptitud de su comandante, el nefasto de Lage Cueilly.

Frente a todo este complejo pero también escaso despliegue, la imponente *Royal Navy* disponía en sus listas de más de ciento cincuenta unidades, media docena de ellos mastodontes de cien cañones, diez de noventa cañones y otros tantos de ochenta. Como en la flota española, el grueso lo componían los buques más modernos, de setenta cañones, de los que se disponía unos treinta, y los de sesenta y cincuenta cañones, en total más de medio centenar. Hiciera lo que hiciera España con sus buques, Inglaterra era capaz de duplicar en número cualquier flota que formara. Así sucedió en el Atlántico con Norris y en el Mediterráneo con Mathews, cuyas escuadras duplicaban sobradamente a las de sus contrapartes Torres y Navarro. Derrotar y aniquilar a la Armada española nada más iniciarse las hostilidades no solo era posible sino imprescindible para el siguiente capítulo: poner pie y apoderarse de la América hispana. Para este paso decisivo, el almirantazgo inglés —dirigido por los almirantes Charles Wager y Norris— encargó al almirante Vernon y el comodoro Anson, en clara complicidad con políticos *tories* de la Cámara de los Comunes, fraguar un plan, que sería aprobado por el Parlamento y puesto en práctica antes de la declaración oficial de guerra.



Navío británico del siglo XVIII, en vísperas de la guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins. Gran Bretaña disponía de una escuadra masivamente superior a la Real Armada de Felipe V que, *a priori*, solo podía esperar de un conflicto naval la derrota o la aniquilación. Pero resultó todo lo contrario.

España tenía varios puntos clave que podían ser atacados: San Agustín, en la península de Florida; Veracruz, puerta del virreinato de la Nueva España; Portobello, llave del istmo de Panamá; La Guaira, inmejorable acceso a las riquezas venezolanas; Santo Domingo y San Juan de Puerto Rico, posiciones estratégicas para entrar al mar Caribe. Pero los dos lugares que Anson y Vernon señalaron sobre el mapa fueron La Habana, puerto clave como centro de comunicaciones del inmenso imperio cuya primacía se deseaba destruir, y Cartagena de Indias, la cual, como muelle de acceso al virreinato de la Nueva Granada, que, a su vez, comunicaba con Guayaquil (por su parte, prólogo de las riquezas del Perú y el más remoto y lejano Chile) resultaba sitio más indicado para el desembarco si lo que se deseaba era arrebatar a los españoles, de una vez y para siempre, su inmenso imperio americano. Tomando Cartagena de Indias, pensaban Wager, Vernon y Anson, como las fichas de un dominó caerían luego el

delta del río Guayas, las riquezas del Perú y los recursos de Chile, al que España ya solo podría acceder atravesando los Andes o cruzando el tremendo cabo de Hornos en contra de los vientos.

Así pues, se diseñó un plan cuyo objetivo final era un gran desembarco anfibio en Cartagena de Indias que condujera a la conquista de esta ciudad. Los medios considerados necesarios resultaban verdaderamente impresionantes, y se han comparado muchas veces con ventaja con los de la Armada Invencible española del siglo XVI, buena muestra de la absoluta superioridad militar británica en aquel momento: treinta y seis navíos de combate —ocho de ellos de más de ochenta cañones—, doce fragatas y ciento treinta transportes, que deberían llevar veintitrés mil hombres al Caribe, de ellos, doce mil marineros y diez mil soldados británicos, norteamericanos y de Jamaica con casi cuatro mil cañones. Frente a tan masivo despliegue, la Invencible de Felipe II dispuso de veintidós galeones de guerra, cuarenta y tres naos armadas y cincuenta y ocho transportes y auxiliares con veintinueve mil hombres a bordo. Como puede verse, comparar armadas siglo y medio después puede resultar más complicado de lo previsto.



George Anson, marino británico cuya pequeña fuerza debía actuar a modo de tenaza desde el Pacífico junto con la de Vernon en el Caribe para conquistar el istmo y Cartagena de Indias, apoderándose Gran Bretaña del virreinato de Nueva Granada, clave para la posesión de América del Sur. Su fracaso fue total, terminando por dedicarse a la piratería contra la Nao de Acapulco.

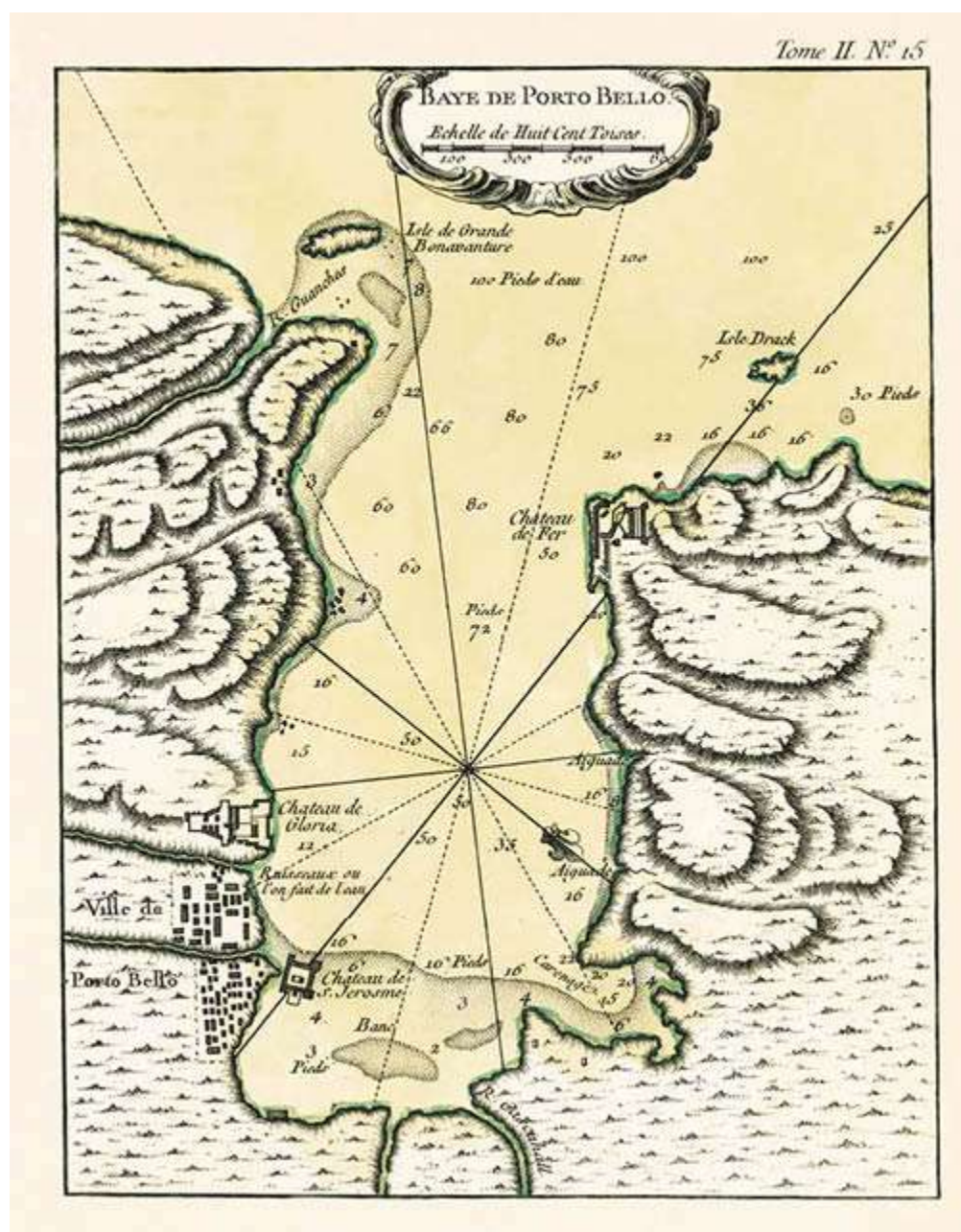
De forma simultánea, una pequeña fuerza de mil hombres, a cargo de George Anson, doblaría el cabo de Hornos para atacar la mucho menos defendida costa del Pacífico del lado de Panamá. Se componía de un buque de sesenta cañones, el *Centurión*, dos de cincuenta, *Severn* y *Gloucester*,

otro de cuarenta, *Pearl*, dos menores y dos auxiliares. Contra estos últimos procederían los buques de José Pizarro, sin llegar a verlos jamás; pero el *Asia*, de sesenta y siete cañones, que tras diversos avatares quedó en Buenos Aires, trajo de regreso a la península, en 1746, un millón de pesos que vino como agua de mayo. La operación británica «en tenaza», cogiendo por ambos lados el istmo panameño y golfo de Darién, debía concluir con el aislamiento de la costa americana del Pacífico para España, que la perdería así definitivamente, junto con todo el imperio comercial, que pasaría a manos británicas. En Londres, muchos cuya vida nunca estaría en juego ya se frotaban las manos con los pingües beneficios que obtendrían.

Retrocedamos, sin embargo, diez años, al Puerto de Santa María, donde, de forma casi anecdótica, se va a poner obstáculo insalvable a todas estas codiciosas intenciones. Blas de Lezo, harto de tanta molicie, solicitó su reingreso en la Armada: «Pidió el consiguiente permiso al rey y este se lo concedió». El nuevo destino del teniente general era capítulo del que debía ocuparse un José Patiño al que solo quedaban cinco meses de vida. ¿Qué pensaría el veterano primer ministro de su viejo y probo marino cojo, manco y tuerto? La Marina, en la que despuntaban nuevos valores, como el conde de Clavijo, Gabriel Pérez de Alderete o el mismo Juan José Navarro, no parecía ya necesitarle ni preocuparse por él. Don Blas, como todos sabían, no era hombre con el que fuera fácil entenderse, ni que aceptara consignas del mando dócilmente. Puede que más de uno se alegrara de su destino en la Comandancia del Departamento de Cádiz; a sus cuarenta y siete años y padeciendo múltiples achaques, no era probable su regreso a flote.

Sin embargo, aquí estaba, echando de menos, como tantos otros, el puente de un buque, que las mullidas comodidades terrestres no conseguían suplantar. Patiño decidió entonces un providencial movimiento de buen jugador de ajedrez: situar alfil en lugar oportuno, asignándole, al mismo tiempo, un destino a su mejor marino, en el que pudiera prestar buen servicio con su prolongada experiencia para el caso de que las cosas en América fueran a peor. Pensando también, seguramente, en enviarlo donde estuviera entretenido y a gusto sin estorbar, en realidad lo que hacía Patiño, a título póstumo, era remitir al viejo héroe de Mostagán al centro mismo del

huracán en ciernes, donde iban a concentrarse todas las fuerzas del imperio británico, ya asentado en las Trece Colonias del norte, para tratar de arrebatarse, también, América del Sur, apropiándose así de todo el Nuevo Mundo.



Plano de la época de Portobello, puerto en el istmo centroamericano terminal de la flota de galeones española que transportaba la plata peruana y, por tanto, codiciado objeto del deseo de los mercaderes y buscadores de fortuna británicos del siglo XVIII en la estela de los piratas de la centuria precedente.

El 27 de julio de 1736 llega para Blas de Lezo su nuevo destino, que unirá su suerte y la de los suyos, definitivamente, a Cartagena de Indias y la futura Colombia. En su reintegro a la Armada se le asigna el mando de la flota de Indias de 1737, ocho mercantes que zarparán a comienzos de año, escoltados por dos buques de guerra: el viejo «galeón» *El Fuerte* —*Nuestra Señora de Guadalupe*— y el *Conquistador*, construido en La Habana siete años atrás, y veterano de la toma de Orán, la derrota de dos navíos argelinos cerca de Cartagena y la Flota de Indias de 1735, en la que llevó a América a dos jóvenes tenientes de navío llamados Antonio de Ulloa y Jorge Juan y Santacilia para una curiosa comisión secreta, regresando cargado con casi siete millones de pesos. Para Blas de Lezo no hay barcos de primera línea como el *Real Familia* o *La Princesa*; se le remite a América con los medios justos, y durante casi un año no recibirá más para desarrollar su labor. Antes de zarpar, fallece su amigo y mentor Patiño y, con él, cualquier posibilidad de Blas de Lezo de hacerse valer ante la corte o el almirantazgo español. Cornejo y Esteban de Mary, que lideran este último, son antiguos jefes suyos —Orán y Génova— que no deben tener muchas ganas de volver a verle. Solo Rodrigo de Torres, bregado marino como él, demostrará con su persona alguna consideración. Para de La Cuadra, que sustituye a Patiño, Blas de Lezo debe de ser una especie de jubilado excéntrico. Al declararse la guerra del Asiento, le afrentará enviando a Cartagena un virrey que asume la defensa privándole de gran parte de sus prerrogativas. Exactamente igual que si no existiera, o su importancia fuera muy relativa.

Zarpó, no obstante, Blas de Lezo, en febrero de 1737 para este su último y gran servicio en el que, a pesar de que el Gobierno jamás le respaldó cómo merecía, su espíritu, iniciativa y absoluta entrega y disposición le iba a granjear merecida, aunque discutida y difícilmente alcanzada, inmortalidad. El teniente general de la Real Armada estaba ya lejos de su mejor momento, deteriorado físicamente por los meses de comodidades que debilitan más que reponen, y pronto humillado, cuando compruebe cómo el caprichoso Gobierno resucita para él viejos fantasmas de virreyes y superiores tratando de imponerle sus criterios. Amargo cáliz por el que este veterano jamás debió pasar, sin embargo, y como suele decirse, en el riesgo está la vida, y cuando decidió por petición propia reintegrarse a filas tuvo

que suponer lo que podía llegar a pasar. En efecto, veremos cómo, incluso en la fase final de la batalla por Cartagena, el espíritu indomable del guerrero lisiado jamás decae, prácticamente hasta que ya en el lecho, enfermo y moribundo, encomienda su alma a Dios. Rumbo a Cartagena, su último destino, Blas de Lezo afrontaba durísimas pruebas físicas y morales; pero, también, la oportunidad de rozar con la punta de los dedos lo sublime.

8

La defensa de Cartagena (1739-1741)

Se ha dicho que la travesía del Atlántico de Blas de Lezo en febrero de 1737 con su convoy de mercantes fue la última realizada por galeones; en realidad, no había ningún galeón en aquella flota. Si acaso, lo más parecido era el navío *El Fuerte*, de advocación *Nuestra Señora de Guadalupe*, puesto que el *Conquistador* era un moderno buque de sesenta y dos cañones. El viaje no careció de incidentes, perdiéndose uno de los mercantes a poco de salir de Cádiz. Pero finalmente, a su debido tiempo, la flota llegó a Cartagena de Indias, donde recibió a Blas de Lezo el gobernador don Pedro Fidalgo, nombrado por el secretario de Marina e Indias, Quintana. El teniente general, encargado de la defensa de la plaza, instaló a su familia en la casa del marqués de Valdehoyos, dando comienzo con Fidalgo a la tarea de supervisión y fortificación de la plaza, en lo que consumiría grandes dosis de paciencia y energía.

Mientras tanto, su escuadra se iba formando: *El Fuerte* partió de Cartagena rumbo a otras misiones, pero quedó el *Conquistador*; en diciembre llegaron, escoltando los buques del azogue *El León* y *Llanfranco*, los navíos de José Pizarro *África*, *Guipúzcoa* y la fragata *Incendio*. Partieron todos, menos el *África*, de sesenta y cuatro cañones, rumbo a Veracruz, donde un huracán hundió el *Llanfranco* y el *Incendio*, regresando a España Pizarro con los *Guipúzcoa* y *El León*, más los *Castilla* y *Esperanza* agregados posteriormente. Así fue como el *África* escapó al

desastre marino por segunda vez, pues ya había sobrevivido a la desgraciada flota de 1733; se incorporó en Cartagena, con el *Conquistador*, a la flota de Blas de Lezo, donde culminaría su existencia.

Posteriormente, y en previsión de la guerra, llegó de La Habana el *Dragón*, quedando en Cuba el *Santiago*, que fuera en su día buque de Blas de Lezo. En abril de 1740, tras haber sido declarada la guerra el 23 de octubre de 1739 y escapando a una celada tendida por Vernon desde Jamaica con los *Burford*, *Greenwich* y *Windsor Castle*, arribaron, con el virrey Eslava a bordo, los excelentes *Galicia*, de setenta cañones, y *San Carlos* de sesenta y seis. Completó la escuadra, a finales de 1740, el magnífico *San Felipe*, uno de los tres navíos mayores de la Real Armada, que Rodrigo de Torres cedió a Blas de Lezo. Pero don Blas prefirió izar su enseña en el *Galicia*, que fuera habitual de Bena Masserano hasta el momento, pasando a la historia por la hazaña de Cartagena de Indias. Quedaron así los seis buques —*San Felipe*, *Galicia*, *África*, *San Carlos*, *Conquistador* y *Dragón*— constituyendo la escuadra de Cartagena, última que mandó Blas de Lezo; barcos, como él, cargados de historia y actividad, pues entre ellos, aparte de integrantes de flotas de Indias, había dos veteranos de Orán, un superviviente de huracanes, y la mayor parte de ellos eran viejos conocidos de las rutas del Caribe y el océano Atlántico.

Mientras esto sucedía en el Caribe, al otro lado del Atlántico los acontecimientos se precipitaban. A finales de 1738 quedaba aprobado por el almirantazgo y el ministro de asuntos exteriores británico, lord Newcastle, el plan de ataque inglés, que designaba los tres puertos neogranadinos (Portobello, La Guaira y Cartagena de Indias) como objetivos inmediatos y La Habana, declarada inexpugnable, del máximo interés. Al año siguiente, 1739, el conocido incidente ya reseñado de la detención del *Rebecca* de Jenkins a manos del *Isabel* de Fandiño precipitaba los acontecimientos en el Parlamento inglés, viéndose Walpole forzado a tomar partido por la guerra. El *premier* británico trató por todos los medios de resolver el contencioso con su homólogo de La Cuadra, marqués de Villarías; en 1738, exigió compensaciones por la confiscación de 180 mercantes declarados contrabandistas por guardacostas españoles. España, como siempre, se

mostró dispuesta a negociar, pero reclamando 68 000 libras a cuenta del *Buque del Asiento*.

Todo parecía ir a resolverse con el llamado Convenio de El Pardo, cuando Walpole, a instancias del Parlamento, exigió la abolición del derecho de visita, disponiendo una escuadra intimidatoria, al mando de Haddock, en Gibraltar. El 8 de marzo de 1739 iba a ratificarse en el Parlamento inglés el Convenio, cuando los partidarios de la guerra dieron entrada a Jenkins. Aun así, continuaron las negociaciones, lo que habla a favor de ambos contendientes; pero los comerciantes británicos, decididos partidarios de la guerra, obligaron a políticos de su cuerda a exigir también la devolución de los buques apresados y la continuidad del *Buque del Asiento*. Felipe, rey de España, aceptó lo primero, pero, viendo finalmente que los británicos no pensaban pagar cantidad alguna, suprimió unilateralmente el *Buque del Asiento*, ordenando acto seguido apresar todos los barcos británicos en puerto español. En octubre se produjo la retirada de embajadores y el día 23, finalmente, quedaba la guerra del Asiento, o de la Oreja de Jenkins, declarada.

El plan británico, sin embargo, se había activado mucho antes: los primeros movimientos bélicos de la *Royal Navy* se iniciaron en el mes de agosto, lo que muestra bien a las claras que el almirantazgo daba por hecho que el Convenio de El Pardo nunca sería suscrito. El almirante Vernon zarpó de Inglaterra con dos barcos (*Burford* y *Elizabeth*) para reunirse en Port Royal, Jamaica, con la división del comodoro Brown (*Princess Louisa*, *Hampton Court*, *Worcester*, *Windsor*, *Norwich* y *Stratford*). Mientras tanto, una división de tres barcos —*Oxford*, *Lennox* y *Kent*— quedaba en aguas de Finisterre para tratar de apresar los buques del Azogue de Pizarro (*Guipúzcoa*, *Castilla*, *El León* y *Esperanza*). Pero con quien toparon fue con el mejor buque que mandara Blas de Lezo, después enseña también de Pérez de Alderete en Otranto, *La Princesa*, que, tras una porfiada lucha de varias horas, tuvo que rendirse a sus enemigos.



Edward Vernon, almirante británico que ejerció el mando supremo del ataque a Portobello y Cartagena de Indias durante la guerra del Asiento, iniciando en 1739 su campaña con una multitudinaria flota que tras la toma del primer puerto tuvo que contenerse por la presencia de la flota franco española del marqués d'Antin y Rodrigo de Torres en Santa Marta.

Vernon, por su parte, una vez reunida su escuadra de ocho buques en Kingston, destacó al almirante Brown para enterarse del despliegue español en La Habana, el istmo y Santo Domingo. También, disimuladamente, una balandra azucarera, al mando de Miguel Moncada, entraba y salía del puerto jamaicano con informes para las autoridades españolas. De septiembre a noviembre, los barcos del comodoro Brown aparecieron ante La Habana, realizando una redada contra pequeños barcos de cabotaje y hostigando las defensas españolas con algunos desembarcos. Mientras tanto, el 22 de octubre (día antes de declararse oficialmente la guerra), otro subordinado de Vernon, Waterhouse, con los navíos *Princess Louisa*,

Stratford y *Norwich*, entró en La Guaira (Venezuela) izando la bandera española; no engañó al gobernador español, Gabriel de Zuloaga, que desde los fuertes abrió fuego inmediatamente, expulsando a los incursores.

Tras estos dos primeros fracasos, Vernon en persona tomó el mando y, con los navíos *Burford*, *Hampton Court*, *Worcester*, *Princess Louisa*, *Stratford* y *Norwich*, se encaminó al istmo panameño, llegando a Portobello el 20 de noviembre, donde entró en zafarrancho de combate. Este puerto estaba defendido por tres fuertes —Todo Fierro, Gloria y San Jerónimo—, setecientos hombres y unos doscientos cañones; cuando Todo fierro fue arrasado a cañonazos, cesó la resistencia, iniciándose el desembarco. A espaldas de los ciudadanos, que querían luchar, el gobernador firmó la rendición y puso pies en polvorosa. Vernon incluso pudo capturar la modesta soldada de la guarnición, diez mil pesos. Mandó entonces a la patria al capitán Rentome, de la fragata *Triumph*, para anunciar la victoria, acuñándose por primera vez monedas conmemorativas de la «hazaña». El almirante, que parecía muy preocupado por los avatares políticos dejados a su espalda, contaba con volver pronto a Inglaterra para rentabilizar sus logros y dar nombre a una famosa calle del centro londinense, pero no sin antes sostener una breve correspondencia con Blas de Lezo, a la sazón en Cartagena de Indias, que no tuvo desperdicio:

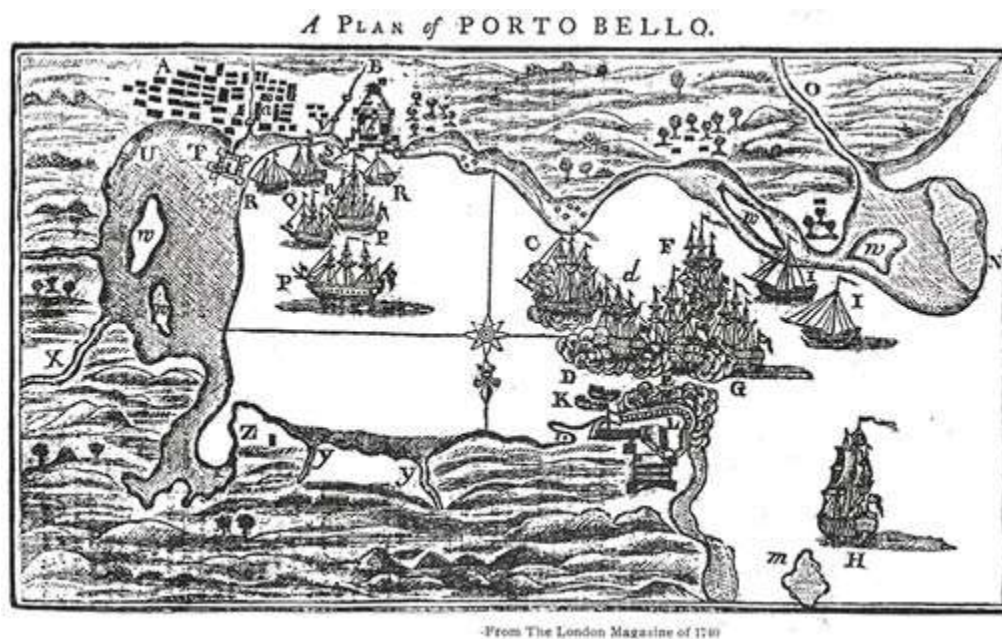
Señor [le decía Vernon], espero que, por la manera en que se ha tratado a todos, quedará convencido de que la generosidad hacia los enemigos es una virtud nata del inglés... Tengo entera confianza... sabrá corresponder a mis paisanos con igual generosidad. El capitán Polanco debe dar gracias a Dios por haber caído en nuestras manos, porque si no, por su trato vil e indigno, habría tenido en castigo correspondiente.

E. Vernon, Portobello, 27 de noviembre 1739

Bien instruido [replicaba Lezo], «del estado en que se hallaba aquella plaza, tomó resolución de ir a atacarla... Puedo asegurar a VE que si yo me hubiera hallado en Portobello se lo habría impedido... o habría ido a buscarlo a cualquier otra parte, persuadido de que el ánimo que faltó a los de Portobello, me hubiera sobrado para contener su cobardía. La manera con que dice ha tratado enemigos... rara vez ha sido virtud de vuestra nación, y... la que ahora ha practicado será imitando la que yo he ejecutado... durante el tiempo en que me he hallado en estas costas... No dudando que VE... facilitará el envío de españoles apresados en diferentes embarcaciones... solicitaré que se haga lo mismo con todos los ingleses que se hallen en los puertos de América.

Don Blas de Lezo, a bordo del *Conquistador*, 24 diciembre 1739.

Para transportar los mensajes —y, ya de paso, espiar las defensas de Cartagena— Vernon remitió al teniente Percival y dos obsequiosos españoles (siempre los hay) a bordo del *Fraternity*; buque al que el gobernador Fidalgo negó permiso para entrar en la bahía. El intercambio epistolar, último antes de que callaran las plumas para hablar los cañones, resulta esclarecedor, pues es retrato de ambos contendientes: el confiado y exultante británico sobrado de fuerzas, pronto a emprender el regreso a casa con su premio bajo el brazo, no olvida, sin embargo, exigir trato justo para los prisioneros a un adversario que, correspondiéndole en este punto, antes le humilla diciéndole que carece de valor por atacar plazas indefensas. No obstante, no se le amargaría el agradable sabor de boca a Vernon por este desplante. Pero si era tan perspicaz como nos lo pintan, tuvo que sospechar que no se andaba ante un protocolario y caballeroso adversario para el futuro, sino ante un general rudo, hecho a la batalla y decidido a plantarle cara a cualquier precio. En resumidas cuentas, lo que parecía decirle Lezo era «Atrévete con Cartagena si eres valiente», retándole de forma inconfundible.



Plano de Portobello en el atlas de Bellin. Los británicos iniciaron su plan de ataque por este enclave apenas defendido esperando lograr un gran botín, pero

apenas lograron apoderarse de unas soldadas. Ello no impidió, sin embargo, bautizar una famosa calle londinense en su honor.

El ofendido británico recogió el guante inmediatamente; antes de volver a Inglaterra, respondiendo al desafío, apareció a mediados de marzo ante Cartagena de Indias con los navíos *Princess Louisa*, *Falmouth*, *Norwich*, *Stratford*, *Windsor Castle* y *Greenwich*, con tres bombardas (*Terrible*, *Cumberland* y *Alderney*), sondando la costa y desembarcando para levantar planos de ella. El día 18 se iniciaron tres días de bombardeo, que afectaron a la catedral, el colegio de jesuitas y otros edificios. Vernon parecía desafiar ahora a Blas de Lezo para que sacara sus buques a la mar a combatir con él, pero el general español tenía otros problemas: el gobernador Fidalgo había fallecido el 23 de febrero, y ahora era él la máxima autoridad política hasta la llegada del virrey.

No obstante, no era don Blas adversario capaz de dejar frustrado a su enemigo: ordenó desmontar una pieza de dieciocho libras del *Galicia* y, desde las propias murallas de Cartagena, abrió fuego contra los buques británicos cuando se acercaban a bombardear. Logró alcanzar a cinco, dejando a uno gravemente averiado de las velas del palo trinquete —velacho y juanetes— haciéndole orzar y quedando con todo el trapo de la mala. También amagaría Vernon un desembarco con cuatrocientos soldados sobre el castillo de la Cruz Grande, que fue rechazado. Comprobando, finalmente, que el general español —Medio Hombre, como lo llamaban los británicos— no caía en su trampa y la plaza estaba bien defendida, Vernon optó por cambiar de aires una temporada.

Apenas dos días después (22 de marzo), le tocó el turno a la múltiple acometida inglesa al castillo de San Lorenzo El Real, sobre la desembocadura del río Chagres y no lejos de Portobello. Esta fortaleza, defendida por el capitán Gutiérrez Cevallos con solo treinta hombres, ya había sido atacada por el pirata Morgan en 1761: seiscientos piratas al mando de Bradley lograron expugnar a los trescientos defensores de don Pedro de Elizalde, a cambio de casi doscientos muertos y la completa destrucción del castillo. En esta ocasión no hubo ni lugar a legendaria defensa como aquella: el enclave se tomó con facilidad, apoderándose los británicos de la artillería y destruyendo de nuevo las fortificaciones.

Navegando de regreso al continente, recibió Vernon la noticia de la llegada del virrey Eslava a bordo de los *Galicia* y *San Carlos*, destacando a Berkley, con tres navíos, contra él; pero, como ya es sabido, el virrey llegó felizmente a Cartagena.



Virrey Sebastián de Eslava, veterano guerrero del ejército borbónico español que llegó a Cartagena de Indias justo a tiempo para ejercer el mando de la plaza desempeñado interinamente por Blas de Lezo, con el que, tras un período de

«convivencia pacífica», terminó por disentir y enemistarse con graves consecuencias —especialmente *post mortem*— para el marino.

También lo hizo Vernon, apareciendo de nuevo ante las murallas cartageneras el 3 de mayo con trece buques de combate y una bombardera. Blas de Lezo dispuso esta vez sus barcos para que los navíos británicos, al tratar de bombardear la ciudad, quedaran atrapados entre los tiros cruzados de sus contrapartes españoles. Contando ya con el virrey Eslava en la ciudad asumiendo el mando supremo, podía aceptar el desafío enemigo, pero no haciendo lo que los británicos esperaban, sino lo que más les incomodaba; esta es la diferencia entre un comandante que hace primar sus deberes sobre sus cuentas personales y otro que se lanza ciegamente contra el engaño enemigo. Vernon, viendo que recibía más daño del que era capaz de provocar y que la flota española no salía, decidió retirarse por el momento.

En realidad, lo único que consiguió al final fue convencer al distante Gobierno español de que se pensaba dar el golpe en Cartagena de Indias, desvelando así la jugada de apertura del plan para conquistar el imperio hispanoamericano. En España se ordenó a la flota del Atlántico, compuesta de once buques al mando de Rodrigo de Torres —*San Felipe, Real Familia, El Príncipe, La Reyna, El Fuerte, Santa Ana, San Luis, Nueva España, San Antonio, Andalucía y Castilla*— que acudiera en auxilio de la ciudad del virreinato de la Nueva Granada (actual Colombia), mientras el marqués de Villarías, primer ministro español, solicitaba la ayuda francesa en virtud del Pacto de Familia firmado en 1733. La corte de Versalles envió otros catorce navíos al mando del marqués Antoine François D'Antin, que zarparían de Brest el 3 de septiembre con rumbo a Port Louis (Martinica). El 23 de octubre llegaba felizmente Torres a Cartagena, mientras D'Antin fondeaba en Santa Marta, a fin de recibir completo avituallamiento y aguada.

Los treinta barcos aliados hispanofranceses cambiaban por completo la situación en el Caribe a finales de 1740, arrebatando el dominio del mar a los británicos. Desde la primavera, estos habían estado intentando enviar a Vernon una potente flota de desembarco a cargo del vicealmirante Chaloner Ogle, veterano marino que en 1722, frente al puerto de Whydah (en el África negra) al mando de la fragata *Swallow*, había capturado el *Royal*

Fortune (ex *Onslow*) del pirata Bart Roberts *El Negro*. El enorme convoy británico zarpó al fin de Gran Bretaña el 6 de noviembre de 1740, lo componían 14 buques de línea —los *Princess Caroline*, *Princess Amelia*, *Russell*, *Torbay*, *Cumberland*, *Boyne*, *Chichester*, *Norfolk* y *Shrewsbury*, de ochenta cañones, y los de setenta *Prince Frederick*, *Prince Orange*, *Oxford*, *Suffolk* y *Buckingham*— además de casi dos centenares de transportes y auxiliares, a bordo de los que iban diez mil soldados del general Cathcart; fallecido este por enfermedad nada más llegar a las pequeñas Antillas, tomó el mando de la tropa el brigadier general Thomas Wentworth.

Cuando llegó a Jamaica Chaloner Ogle, Vernon asumió el mando supremo de aquella enorme flota, la «invencible» inglesa del siglo XVIII. La dividió en tres escuadras de once, diez y nueve navíos, respectivamente, a su propio mando, Chaloner Ogle y Richard Lestock, partiendo inmediatamente hacia las Pequeñas Antillas para neutralizar a los franceses. Mientras esto sucedía, el 12 y 13 de diciembre se reunieron, en la Casa del Cabildo de Cartagena de Indias, el virrey Sebastián de Eslava con los almirantes Blas de Lezo, Rodrigo de Torres y Antoine D'Antin, agregándose los coroneles Melchor de Navarrete (gobernador interino de la isla) y Charles Souvillard Desnaux, ingeniero suizo alistado en el Ejército español especializado en fortalezas y artillería. Por medio de documentos llegados de Europa, que ponían a los reunidos al corriente de las bodas reales entre los hijos de Felipe V de España y Luis XV de Francia, se buscaba la definitiva ratificación del Pacto de Familia para que la flota francesa combatiera junto a los españoles. Eslava manifestó su plan de esperar que la inmensa fuerza británica atacara Cartagena, sorprendiéndola entonces la flota hispano-francesa, llegando desde Santa Marta, entre dos fuegos. Todo pareció quedar claro; pero los franceses jugaban, como otras muchas veces, con las cartas marcadas.

En efecto, la situación en Europa variaba rápidamente: la muerte del emperador Carlos VI situó a María Teresa en el trono austríaco, reavivándose las famosas y desafortunadas ambiciones de la reina española, Isabel Farnesio, para despojar a Austria de sus posesiones en Italia. Esta salida de pata de banco resultó inoportuna a más no poder: con el absoluto desacuerdo de Francia, España declaró la guerra a Austria, detrás de la que

se puso Gran Bretaña. La guerra del Asiento quedaba así absorbida dentro de otra contienda en el escenario centroeuropeo; una vez más, el veterano José Casas de Albornoz, conde de Montemar, emprendió el camino de Italia apoyado en la mar por la escuadra española de Cádiz al mando de don Juan José Navarro. El desplazamiento de esta escuadra al Mediterráneo dejó completamente desguarnecido el flanco Atlántico, donde se echaba de menos la flota de Rodrigo de Torres. Al mismo tiempo, la intromisión en una nueva guerra significaba la ineludible necesidad de caudales, que solo podía traer, del otro lado del Atlántico, este mismo almirante. El despropósito real, pues, trastocó todo el dispositivo español en el Caribe; los franceses se sintieron desligados del compromiso con los españoles por las diferencias en Europa, y pronto el marqués D'Antin zarparía de América del Sur para emprender el regreso a la patria. Rodrigo de Torres, más comprometido, intentó mantenerse en el Caribe todo lo posible, incluso cedió su mejor barco, el *San Felipe*, a Blas de Lezo. Pero, entrado el año, unos muy desinformados espías aseguraron que los británicos posponían su ataque; Torres ya no pudo demorarse más a los requerimientos desde España. Zarpó de Cartagena rumbo a La Habana para hacerse con los caudales y llevarlos a la Península. Eslava y Blas de Lezo quedaban, así, abandonados a su suerte gracias a la reina española.



Al final fue la reina española, Isabel Farnesio, la que con sus intromisiones en política europea dentro de la guerra de sucesión austríaca desmontaría el dispositivo naval francoespañol en el Caribe, abriendo la puerta a Edward Vernon para la invasión de Cartagena de Indias.

Vemos pues que mientras Vernon fortalecía y adiestraba una impresionante escuadra de casi treinta buques de guerra de primera línea, doscientos transportes y una fuerza de desembarco de casi diez mil hombres, la defensa española, fuerte en casi treinta navíos de combate, se deshacía como un azucarillo, quedando en Cartagena solo un retén con los seis barcos de Blas de Lezo y dos mil setecientos soldados, de los que apenas dos mil doscientos eran profesionales, pertenecientes, la mayoría, a los regimientos de Aragón y España y, en menor medida, a los de Toledo,

Lisboa y Navarra. Junto a ellos combatirían también cinco compañías de milicianos —pardos, indios y blancos— y seis de marinos desembarcados, que se unieron al contingente terrestre. Frente a lo que se venía encima, era una fuerza numéricamente muy inferior, apenas la quinta parte de sus enemigos; pero, atrincherados tras sus múltiples murallas y parapetos, y muy bien mandados por soldados veteranos como Sebastián de Eslava, Blas de Lezo (con veintidós batallas en su haber a la sazón), Charles Desnaux y Melchor de Navarrete, harían posible lo que parecía *a priori* una verdadera proeza: la defensa de Cartagena de Indias del invasor inglés. Porque Vernon, no habiendo localizado en Port Louis a la flota francesa, y enterado de la auténtica estampida de la flota aliada, se dispuso, en plena primavera de 1741, a llevar a cabo el plan de conquista de América del Sur.

El final de las grandes operaciones estratégicas nos conduce, inevitablemente, al escenario del puerto y ciudad de Cartagena de Indias, que se abre ante nosotros exactamente en el mismo lugar que está hoy. En las estribaciones del golfo de Darién, sobre la ribera oriental y a solo doscientas setenta millas del canal de Panamá, Cartagena ocupa un lugar notable dentro de su entorno a pesar de no estar entre las cuatro urbes más importantes de Colombia, que son Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla. Pertenece administrativamente al departamento de Bolívar, hallándose en paraje característicamente isleño y lacustre del que forma parte toda la desembocadura del río Magdalena: un cúmulo de islas bajas llenas de mangles y palmeras, guarecidas tras imponentes arrecifes de coral y larguísimas mangas de arena, que hoy son playas magníficas como las del barrio de Marbella y Santa Verónica, más allá de las cuales al viajero le cuesta imaginarse el caño de La Boquilla, no lejos de las actuales instalaciones del Club Naval de Oficiales y el aeropuerto Rafael Núñez.

A pesar de la vieja Cartagena, que se conserva en buen estado rodeada de modernas construcciones, hay que hacer un esfuerzo para situarse en la solitaria ciudad medieval de 1741, edificada, tras gruesas murallas, en la isla de Calamarí, y protegida, del lado de la mar, por un extenso arrecife, y los baluartes defensivos de Santa Catalina, San Pedro Mártir, La Merced y San Matías. A sus espaldas, sobre otro islote, quedaba el arrabal de Getsemaní con los fuertes de San José, el Reducto, Santa Isabel, Chambacú

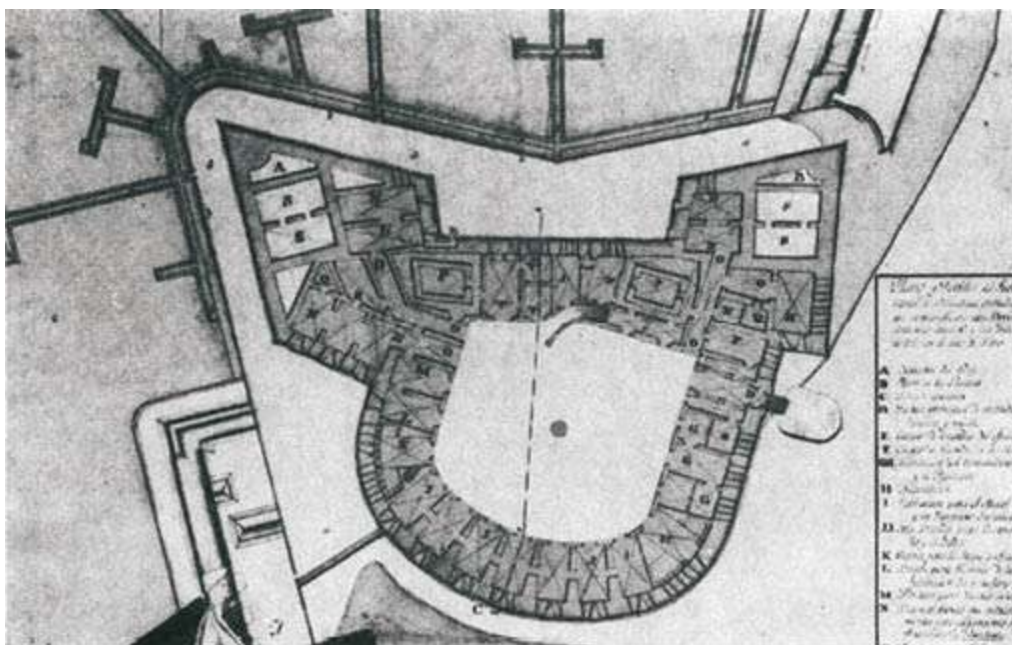
y, en la misma puerta de comunicación con el exterior, el de la Media Luna. El espigón natural de la isla de Santa Cruz delimita, con las anteriores, el muy resguardado fondeadero de Las Ánimas, donde hoy se ubica la base militar ARC Bolívar; el islote de la Manga, por último, cierra el puerto por el lado de tierra. Los diversos caños entre las respectivas islas recibían cada uno su nombre, siendo el de Calamarí con tierra el famoso caño del Ahorcado, al que abastecía la famosa ciénaga de Tesca, un humedal ubicado tierra adentro. A su vez, el que separaba isla Manga de la tierra firme era el denominado caño de Gracia, ambos de importancia para el sitio por el aislamiento que podían proporcionar a las posiciones, como los fosos de un castillo.

Sobre terreno firme, ubicado en el llamado cerro de San Lázaro, se alzaba entonces y se levanta aún en nuestros días el imponente castillo de San Felipe de Barajas, fortaleza principal y punto clave sobre el que acabarían convergiendo todo el impulso atacante británico y el esfuerzo defensivo español. En su día estuvo a cierta distancia del caño de Gracia, que cruzaba un puente para comunicar con el baluarte de la Media Luna, Getsemaní y, por lo tanto, la ciudad; en nuestro tiempo, absorbido por la masa urbana de la ciudad, ha quedado formando el parque de Pie de Cerro, delimitado por la avenida Pedro de Heredia y las calles C-17 y C-30, contiguo a los barrios de Narino y Espinal y no lejos del monumento a la india Catalina. Pero cuando lo vio Blas de Lezo estaba aislado en las afueras de la ciudad, dominándola como su punto fuerte y al margen de ella; no obstante, desde otro cerro aún más alto y contiguo, llamado La Popa (donde estaba ubicado un convento), podía batirse San Felipe con artillería, por lo que había que fortificarlo también.

Pero el verdadero atractivo de Cartagena era y sigue siendo su amplia bahía, extendida unas diez millas al oeste de Cartagena y al abrigo de una enorme isla deshabitada conocida como isla Cárex o Tierra Bomba. A este magnífico puerto interior, totalmente navegable, se podía acceder por dos entradas, la Bocagrande, entre Santa Cruz y Tierra Bomba, y la Bocachica, entre esta y la también isla de Barú. Esta última era un acceso infame, con un estrecho canal en el que había que maniobrar varias veces para no colisionar contra el arrecife, desde el punto de vista náutico, la Bocagrande

era mucho mejor. Pero la excelente vía marítima dejaba la ciudad abierta y a merced de piratas y desalmados que quisieran entrar por allí a asaltarla. En concreto, Cartagena recordaba con horror al canalla pirata inglés Francis Drake, en 1586, atacó la ciudad rindiendo el fuerte del Boquerón, saqueándola durante cincuenta y tres días de horror, tortura, violación y todo tipo de barbaridades, marchándose, no sin antes destruir la catedral, con un botín de ciento veinte mil ducados. Con todo el dolor del corazón, en 1640 hubo que cegar la Bocagrande hundiendo varios viejos barcos y pontones en ella, que, con los consiguientes aterramientos, acabaron por hacer impracticable esta entrada.

Quedó, pues, solo la Bocachica como única entrada, compleja de navegar pero muy fácil de controlar como punto clave del que había que apoderarse para tener acceso a la bahía. Los buques tenían que cruzarla en fila india, unos detrás de otros, por un canal sobre el que podían cruzarse fuegos desde las orillas desde los respectivos fuertes de San Luis, en la Tierra Bomba, y San José, en Barú, ambos fuertes bajos y modernos, expresamente pensados para usar artillería, con muros de no más de tres metros de altura. Bocachica era la llave de Cartagena de Indias, y en ella se daría la batalla más importante de esta campaña, en la que, lejos de decidirse quién iba a ganarla —como pudo parecer en un principio— se decidió, precisamente, quién no lo haría.



Plano de 1779 de la fortificación de la entrada a la bahía de Cartagena de Indias, el fuerte de Bocachica: auténtica clave para el asalto de la ciudad, la batalla por la Bocachica sería finalmente perdida por los españoles, pero los británicos se dejaron tantas fuerzas en ella que ya serían incapaces de ganar.

Más allá de la Bocachica, la fortificación entre esta entrada y el impresionante San Felipe de Barajas era la del propio fondeadero de Las Ánimas, que daba directamente a la bahía; sobre el dique natural de Santa Cruz estaba el fuerte de la Cruz Grande y, en el opuesto, el del Manzanillo; ya dentro del puerto, la isla Manga se protegía con el fortín del Pastelillo. Con todo ello, podía decirse que la ciudad estaba bien defendida, aunque, con conceptos modernos —del siglo XVIII— estaba lejos de ser invulnerable. Un sorpresivo desembarco al norte, en las playas de La Boquilla, seguido de un contundente ataque en dirección a La Popa, podía dejar la ciudad a merced de los invasores. También, en tiempos del rey Luis XIV (1697), el barón de Pointis, con barcos oficiales pero ayudado por un contingente de piratas, atacó a través de la Bocachica, tomando el fuerte al valiente Sancho Jimeno tras dos semanas de bombardeos. Abierta la bahía, el fuerte de San Felipe solo aguantó una semana más, mostrando a Vernon el camino que había que seguir. Cuando se conquistaba Bocachica y San Felipe, Cartagena quedaba reducida al recinto amurallado medieval, en otras palabras: fruta madura para un moderno asedio. Así sucedió en 1697,

cuando la ciudad se había rendido ante el barón de Pointis por ser este un caballero, que después abandonaría la ciudad a manos de los filibusteros para que perpetraran todo tipo de atrocidades. Dura lección que, a pesar de los más de cuarenta años transcurridos, pesaría aún en la memoria de los cartageneros en 1741 para no ceder a la rendición con facilidad; la memoria de los pueblos —y en especial la de uno viejo y resabiado como el español— a veces es mucho más eficaz que la más seductora de las promesas.

Con ser los peores y atroces no habían sido los de Drake y Pointis los únicos asaltos a Cartagena, en la historia contaban, en 1543, el de Roberto Baal y, solo quince años después, el de los franceses Martín Coté y Jean de Beautemps. También John Hawkins, del que hablamos, había merodeado por aquí en 1568 durante ocho días, pero desistió finalmente ante la determinación del gobernador Martín Alas. Durante su larga estancia en Cartagena antes del ataque, Blas de Lezo comprendió que aquel lugar, conocido y devastado anteriormente, no contaba con buena preparación para oponerse a un asalto moderno, puso, pues, manos a la obra, ordenando levantar varias baterías, atrincheramientos y baluartes nuevos en el exterior de los fuertes, para defenderlos de posibles ataques por vía terrestre por medio de desembarcos, método habitual empleado por los británicos para neutralizar las fortificaciones. En La Boquilla se ubicaron las baterías de Crespo y Mas, atrincherándose también el caño del Ahorcado, lo que dificultaba el tránsito hacia La Popa. En la Tierra Bomba, para defender el fuerte de San Luis de Bocachica, ubicó otras tres baterías, Santiago, Chamba y San Felipe. Por último, en San Felipe de Barajas, ordenó construir un hornabeque que completara la fortificación exterior.

El trabajo de Blas de Lezo en estos años fue ingente, aunque hemos de resumirlo en cuatro puntos: primero, la consolidación de las fortificaciones, con especial incidencia en San Luis de Bocachica, Manzanillo y el propio San Felipe, como se ha dicho. En segundo lugar, las obstrucciones a la invasión, ordenando tender —al viejo estilo— una cadena entre los fuertes de la Bochachica, y disponiendo todas las baterías externas antedichas. En tercer lugar, el teniente general de la Armada se reveló brillante y previsor comandante de artillería normalizando los calibres de cada batería y dotando convenientemente los polvorines. Aunque parezca increíble, en

aquella época era común que una batería se quedase sin munición para sus piezas principales por no tener en sus paños balas del calibre adecuado; era preciso tomarse el tremendo trabajo, pesado y concienzudo, de revisar los respectivos calibres de los cañones de cada batería en cada fuerte, trasladarlos por calibre a la batería conveniente y dotar estas de la munición y pólvora necesarias. Por si esto fuera poco, Blas de Lezo diseñó unas ingeniosas rampas de madera sobre las que, montando las cureñas de los cañones, se podían corregir alturas y alcances de las piezas para hacer blanco sobre buques u objetivos terrestres. Todas estas precauciones e innovaciones resultarían decisivas en la larga batalla de Bocachica. Por último, Blas de Lezo dedicó largas horas a la preparación y adiestramiento de su pequeña escuadra, hizo especial incidencia en los cuatro navíos que, como auténtica «fuerza volante», utilizó en la defensa y batalla antedicha: *Galicia*, *San Felipe*, *África* y *San Carlos*. Aunque los navíos fueron repetidamente «canibalizados» para aportar armas, munición y personal a los frentes de tierra, la moral de los marinos se mantuvo siempre alta y lucharon, literalmente, hasta que sus buques, desmantelados, caían a trozos como tramoyas de un trágico teatro, se hundían o eran asaltados por el enemigo.



Murallas rasantes del fuerte de San Luis de la Bocachica en el siglo xx; ideadas para ofrecer poco blanco al fuego artillero, debían permitir a los defensores óptimo soporte de artillería con amplia visibilidad y campos de tiro para batir

cualquier objetivo naval que se presentase. Cinco navíos británicos atacantes fueron desde aquí desmantelados.

Ni que decir tiene que en todas las obras terrestres, Blas de Lezo, por fuerza, tuvo que ser auxiliado por expertos como los coroneles Melchor de Navarrete y Charles Desnaux; igualmente, cuando Sebastián de Eslava y Lázaga, nuevo virrey, llegó a Cartagena, aunque pensara que el ataque inglés iba a dirigirse, preferentemente, sobre La Habana, Veracruz o La Guaira, no pudo dejar de supervisar y mejorar todo el sistema defensivo; él mismo, como Blas de Lezo, era un bregado y experto soldado, cuya carrera reproducía prácticamente la historia militar española del último cuarto de siglo. En la guerra de sucesión había estado en las victorias contra los austracistas de Brihuega y Villaviciosa, encuadrado en las filas de Vendome, luego marchó con Montemar a la delirante aventura siciliana — de tan mal fin para la Armada, aunque no tanto para la fuerza terrestre desembarcada— y también estuvo en las victorias de aquel general que entronizaron a Carlos de Nápoles, futuro Carlos III de España, en Bitonto y Bari.

Por lo tanto, el virrey estaba lejos de ser un incauto civil o un funcionario desbordado por las circunstancias y la defensa de Cartagena, sin duda alguna, tuvo que beneficiarse de este hecho. Pero de ahí a promover —como parecen pretender algunos— una rebaja de los méritos de Blas de Lezo para atribuírselos al ejército español, media un abismo. La defensa de Cartagena no fue, desde luego, obra única del teniente general de la Armada objeto de esta biografía, sino del conjunto de fuerzas que se hallaban en la ciudad el 13 de marzo de 1741, fecha de inicio del tercer y definitivo ataque. Convertir esta defensa en un tira y afloja por saber qué cuerpo — Ejército, Armada, milicia local o ingenieros— hizo más o menos dadas las circunstancias aparece como un mero ejercicio de mezquindad corporativa que debería evitarse con el buen talante y generosa perspectiva que dan los 273 años transcurridos. En nuestro caso, examinaremos los hechos según el contraste de las diversas fuentes, y nos quedaremos con que, si bien la actuación personal de los mejores mandos dejó mucho que desear tanto durante el asedio como después de este, la profesional fue impecable y, a pesar de la greña que al parecer se traían entre ellos, el conjunto de sus

actos derivó en una de las mejores victorias conseguida jamás por las armas españolas. De donde se deduce que aquí se produjo otra paradoja, un inimitable prodigio hispánico de que todo saliera bien después de peleas irreconciliables, o lo que se nos han contado no era para tanto y, a la hora de la verdad, el Ejército y la Armada españoles colaboraron codo a codo para hacer frente al invasor costara lo que costase. Pero, por ser esta última interpretación personal, no me atreveré a transmitirla al lector como cierta.

Durante los próximos tres meses —marzo, abril y mayo de 1741— el cataclismo bélico que se iba a desencadenar en Cartagena de Indias y alrededores por la ambición desmedida de los comerciantes ingleses sería causa directa de la muerte de casi nueve mil personas, la mayor parte de ellas, británicos o norteamericanos, pero también españoles, criollos sudamericanos, indios, negros jamaicanos e incluso pieles rojas. Todo comenzó —como no podía ser de otra manera— con una batida de la enorme flota inglesa por aquellos mares, para despejarlos de cualquier buque no británico que pudiera merodear por los alrededores. Esto llevó a la captura de numerosos mercantes, buques menores de cabotaje e incluso un navío español, *El Fuerte*, alias *Nuestra Señora de Guadalupe*, en el que cayó prisionero un sobrino de don Blas, el teniente Francisco Ignacio de Lezo.

El 13 de marzo, con gran conmoción en la ciudad, se deslindaron de Punta Canoa —promontorio al este de la ciudad— los primeros buques de la flota inglesa, dos navíos de combate que, después de hacer algunos disparos para tantear el estado de las defensas de la plaza, quedaron a la espera fuera del alcance de la artillería española. La enorme flota de invasión tardó otros dos días en llegar, fondeando muchos de ellos frente a la Bocachica; una balandra francesa que pudo escapar del gran despliegue se refugió en Cartagena, informando de la partida de toda esta inmensa escuadra de Jamaica. Como un espía de la mayor fiabilidad, apodado *El Paisano*, había informado, días atrás, con detalle del plan de ataque británico, que constaría de un contundente ataque desembarcando en La Boquilla para apoderarse de La Popa, seguido de otro en la Bocachica para dejar expedita la entrada a la bahía —tomando así la ciudad de flanco y de revés—. El virrey Eslava, al contemplar al enemigo anclado frente a La

Boquilla y haciendo preparativos para desembarcar, no dudó que el plan revelado iba a cumplirse al pie de la letra, y tomó disposiciones, reforzando las baterías de Crespo y Mas, los atrincheramientos del caño del Ahorcado y cubriendo el convento de La Popa con casi seiscientos defensores y artillería.

Vino entonces el primer gran desencuentro con el general Blas de Lezo porque, mientras esto sucedía, el veterano marino había zarpado del fondeadero de Las Ánimas con los *San Felipe*, *San Carlos*, *África* y el *Galicia* al frente para reforzar las defensas de la Bocachica. Desnaux, como castellano de San Luis, ya se había hecho cargo de ellas: contaba con menos de cuatrocientos hombres y unos cien cañones entre ambos fuertes. La incorporación de los buques de Blas de Lezo significaba un refuerzo de al menos otros ciento cincuenta cañones (la mitad aproximadamente de los disponibles a bordo, pues los buques solo podían disparar por un costado). El *San Felipe* quedó en las inmediaciones del *San José*, y los *Galicia* y *San Carlos* destinados a reforzar el trasdós de San Luis de Bocachica, mientras el *África* permanecía algo retrasado, sobre Punta Icacos, atento a acudir allá donde hiciera más falta.

Desnaux no había permanecido ocioso: hizo talar toda la espesa vegetación tropical de la Tierra Bomba frente a los muros de San Luis para que no pudiera ofrecer escondite al enemigo. También decidió desmontar la batería de La Chamba, pues no tenía ángulo para tirar sobre los buques enemigos. Pero, a pesar de estas mejoras, Blas de Lezo quedó escandalizado. A su juicio, no había suficientes defensores ni munición, pero lo que le irritó absolutamente fue la falta de pertrechos y provisiones, es decir, que el virrey no se hubiera preocupado por la logística de aquella posición estratégica destacada. En realidad, Eslava sí lo había hecho, pero tuvo problemas con los fondos necesarios, pues los aprovisionadores del interior le advirtieron que no proporcionarían las vituallas si no se les pagaba puntualmente. Así que, de forma inevitable, el abastecimiento no se había llevado aún a cabo; tendría que hacerlo el propio Blas de Lezo con un buque de su escuadra.

El impetuoso general, montando en cólera, regresó a Cartagena como rayo implacable y cayó sobre el virrey con todo tipo de reproches. Aparte

del tema de las provisiones, otras dos cuestiones enfrentaban a ambos militares: Eslava, como mando terrestre, prefería retener sus fuerzas acantonadas dentro de las murallas de Cartagena y Getsemaní, para ir las destacando a reforzar los frentes de Bocachica o la Boquilla según fueran desarrollándose los acontecimientos. De este modo se exponía, como estuvo expuesto, a recibir constantes y perentorias solicitudes de refuerzos, pues era administrador de los recursos humanos armados; y Blas de Lezo no se caracterizaba precisamente por su templanza ni buenos modales a la hora de pedir lo que necesitaba la defensa. El general, con clara mentalidad marítima, pensaba que los recursos no se concedían, sino que ya deberían estar instalados allá donde más se precisaban, es decir, en el frente.

Por otro lado, aún peor, estaba el dilema de dónde se recibiría el ataque principal, por La Boquilla o en Bocachica, lugares diametralmente opuestos en el escenario bélico de Cartagena. Eslava tenía, como sabemos, sus razones para pensar que todo empezaría por La Boquilla y luego seguiría Bocachica, mientras que Blas de Lezo, con clara visión táctica, tenía claro que Vernon repetiría el camino mostrado por el barón de Pointis en 1697, atacando decisivamente la Bocachica para romper el cerrojo de la bahía. Convencido de su tesis, atormentaría al virrey hasta la extenuación, pero este, según él, «No me ha respondido nunca ninguna proposición y advertencias que le he hecho convenientes para la defensa de esta ciudad y castillo y todo ha sido callar y manifestar displicencia». Llegados a este punto el marino, probablemente en un momento de exasperación, decidió escribir al primer ministro de La Cuadra, marqués de Villarías, una carta en la que acusaba a Eslava de fallar completamente con los víveres y suministros que debieron acopiarse para el asedio.

Tal vez debió de pensarlo dos veces Blas de Lezo antes de dar paso semejante, que podía interpretarse por el virrey como abierta deslealtad. Pasar sobre el superior a pie de obra para criticarlo ferozmente ante la autoridad absoluta nunca ha sido buena práctica, y de forma muy probable aquí se sembró la afrenta imperdonable que Eslava, con buen sentido, fue capaz de guardar hasta que el asedio terminó; entonces, de forma casi virulenta, descargó todo su odio sobre un enemigo al que debía haber detestado tanto como al propio inglés.

Lo cierto, sin embargo, era que los hechos fueron dando la razón a Blas de Lezo, y el sistema de Eslava siempre hacía marchar a los defensores a remolque de la iniciativa enemiga. En La Boquilla solo se dieron pequeñas escaramuzas, pero el día 17 cuatro navíos enemigos y dos transportes de tropas se aproximaron a la Tierra Bomba para llevar a cabo los tanteos previos de exploración; por fin, el 20 de marzo, el grueso de los buques británicos inició un bombardeo previo de las posiciones españolas que era augurio inequívoco de desembarco para tomar al asalto el castillo de San Luis de Bocachica. La única pequeña alegría de los defensores fue comprobar cómo el enemigo, ignorante de que la batería de La Chamba había sido desmontada, la bombardeaba a conciencia, desperdiciando municiones. Pero luego les tocó el turno a las otras dos, San Felipe y Santiago, que fueron completamente arruinadas en cuatro horas, retirándose sus defensores a la protección de los muros de San Luis.



Cañón de dieciocho libras ubicado en una fortificación; en la batalla por Cartagena de Indias la artillería desempeñó un papel fundamental no solo para destruir buques y posiciones del enemigo, sino para desgastar las fuerzas de los contendientes y quebrantar su moral con inacabables bombardeos

El día 22 se inició la acometida principal británica con el desembarco en las playas de la Tierra Bomba. Diversas partidas de soldados españoles hostilizaron a los invasores, causando muchos muertos y retirándose luego al castillo de San Luis. A la vista de lo que sucedía, Eslava fue mandando refuerzos a Bocachica, y luego se trasladó a aquel escenario para verificar la situación y dar ánimos a los soldados; estuvo a punto de morir alcanzado por varias bombas enemigas. El virrey no se inmutó, y tras conferenciar con Desnaux, abandonó el lugar en falúa, remitiendo a su llegada a la ciudad más refuerzos, que llegaron, puntualmente, de los regimientos de Aragón y

de España, para inscribir su nombre en los dieciséis heroicos días de resistencia de la batalla de la Bocachica.

El mismo día del inicio del bombardeo preparatorio, Blas de Lezo, incorregible, había protagonizado un valiente episodio con el *San Felipe* y el *Galicia*; dándose cuenta de que un enorme navío inglés de ochenta cañones —seguramente el *Torbay* o el *Namur*— se iba aproximando al castillo de San Luis para centrar su tiro, decidió sorprenderlo con una inesperada salida de sus barcos del refugio de la Bocachica. Se largó el cabrestante de la cadena y, aprovechando la fuerte brisa térmica del oeste, se lanzó con su buque insignia por el costado de sotafuego del buque enemigo; desde el castillo de proa, una brigada de fusileros disparaba contra los artilleros británicos, mientras el propio *Galicia*, con sus cañones, hostigaba la banda desguarnecida del navío inglés, obligándole a distraer su atención de los fuertes para afrontar el ataque. A cubierto de este acoso, el potente *San Felipe* buscó con habilidad la proa del inglés y le disparó por andanadas, causándole mucho destrozo en las amuras.

Fue la última cabalgada bélica, la carga postrera del caballero andante, cojo, manco y tuerto, de los mares que fue don Blas de Lezo. Ante las mismas barbas del almirante inglés, y frente a una de las flotas enemigas más poderosas de las que hubiera memoria, el héroe de Mostagán salía con pundonor y coraje a plantar cara a un enemigo al que tiempo atrás desafió. Se dice que Vernon, observando desde lejos la escaramuza con su catalejo, quedó asombrado del valor del guipuzcoano, guardando respetuoso silencio; lo que no impidió que remitiera buques muy poderosos en auxilio del suyo ni que, días después, tratara de sorprender con una trampa a los buques de Blas de Lezo, quien, replegándose oportunamente al canal de la Bocachica, no llegó a caer en ella.

El pan nuestro de cada día, sin embargo, era el monótono y bárbaro duelo entre los castillos y los navíos británicos; estos tenían que acercarse mucho para hacer blanco en los lienzos rasos y lineales de los fuertes, momento que los artilleros españoles aprovechaban para, utilizando las rampas de don Blas, afinar el tiro y destrozar los buques ingleses con mucha fortuna. En los primeros días de lucha, el centenar de cañones de la Bocachica (San Luis y San José) desmanteló cinco navíos británicos, dos de

ellos de ochenta o más cañones. Por su parte, el fuego naval desmontó e inutilizó todas las baterías de extramuros, primero las de la Tierra Bomba —como ya se dijo— y luego las de isla Barú (Varadero y Punta Abanicos). Sin protecciones exteriores, el bombardeo pudo concentrarse sobre los dos fuertes; los buques de Blas de Lezo tuvieron entonces que intervenir para evitar esta concentración de tiro, convirtiéndose, a su vez, en blanco de sus contrapartes británicas.

Fue de esta manera como el *San Felipe*, acoderado en Punta Icacos, unió su destino al del fuerte de San José, mientras, en la ribera opuesta, el *San Carlos* quedó como defensa del trasdós del fuerte de San Luis, en compañía del *Galicía*. El *África*, que se había estado utilizando como enlace entre Cartagena y la Bocachica (llevando a la ciudad heridos y personalidades y trayendo al frente de batalla refuerzos, munición y provisiones) quedó también en Bocachica, para dar fin allí, en el estrecho canal, a su azarosa vida evadiendo calamidades. Pero aquella situación no podía durar. Apreciando al fin el general Wentworth que el objetivo estaba suficientemente «ablandado», consintió en agilizar los desembarcos, que se prolongarían, sobre la Tierra Bomba, hasta el día 27, apropiándose prácticamente los invasores de toda la isla.

Pero ya antes, el día 25, había tenido lugar el segundo gran enfrentamiento entre Blas de Lezo y el virrey Sebastián de Eslava. Perdidas las baterías de extramuros, con el enemigo instalando artillería en la Tierra Bomba, y viendo que el masivo bombardeo inglés de las temibles piezas de treinta y dos libras de la batería principal de los navíos británicos estaba desmontando los cañones y literalmente demoliendo los fuertes de Bocachica (cuyos merlones —almenas— de ladrillo y adoquines de coral saltaban hechos pedazos como metralla, siendo sustituidos, cuando se podía, por los mucho más prácticos sacos terreros), Blas de Lezo propuso a Desnaux planificar una retirada ordenada que permitiese salvar la mayor parte del personal asignado a Bocachica para la posterior defensa de la ciudad.

El coronel Desnaux se negó, quería aguantar todo lo posible y, dado el estado de los fuertes, la presencia de la artillería de los navíos de don Blas era decisiva para soportar aquellos terroríficos bombardeos. A dirimir la

cuestión llegó el día 27 al buque insignia *Galicia* el virrey Eslava, escuchando las razones de ambos. Blas de Lezo tenía preparado un documento en el que todos sus capitanes se habían mostrado partidarios de hundir los cuatro navíos presentes en la canal de entrada para obstruirla a los buques enemigos; por su parte, Desnaux insistió en mantenerlos a flote, como parte de las fortificaciones, hasta que el enemigo fuera capaz de destruirlos. Difícil situación la del virrey, pues ambos tenían razón... y no la tenían.



Pintura británica idealizada sobre el ataque de su flota a Cartagena de Indias; en realidad no se trataba de un alto castillo medieval al que atacaban bizarros buques ingleses, sino un escenario lacustre y coralino de playas bajas, fuertes rasos y numerosas islas que sembraban de obstáculos el terreno para el invasor.

Cada alternativa presentaba pros y contras. Lo que defendía Desnaux permitiría prolongar la resistencia unos días, desgastando a conciencia al enemigo, pero las bajas serían considerables y la retirada, muy problemática. Lo propuesto por Blas de Lezo «sellaría» el cerrojo de la bahía convirtiéndola en inasequible para el invasor, pero también significaba ceder mucho terreno al enemigo —las riberas de la bahía, por tierra— para tomar la ciudad de revés. Pero, por encima de todo, lo que debió guiar el criterio de Eslava fue el hecho de que la batalla de la Bocachica centraba la ofensiva enemiga muy lejos de la ciudad, manteniendo esta, por ahora, a salvo de los peores daños. No olvidemos que

Eslava esperaba aún —en vano— a Rodrigo de Torres para sorprender a la flota de Vernon por la espalda. Decantarse por Desnaux le permitía ganar un tiempo que podía ser precioso; a la postre, fue la decisión correcta, puesto que obligó a mantener el principal esfuerzo inglés sobre la Bocachica durante una semana más (tres desde su llegada, del 13 de marzo al 5 de abril, y dos desde que comenzó el ataque en este punto, del 20 de marzo al 5 de abril), esfuerzo ingente del que los británicos iban a resentirse notablemente.

Pero Blas de Lezo interpretó esto último como un desaire, que hacía imposible la reconciliación con un virrey por el que se consideró menospreciado; posteriormente, escribiría: «Comió aquí [en el *Galicia*] y se volvió a las cuatro sin decir más, ni disponer otra cosa; su cauteloso silencio me ha dejado siempre en la mayor perplejidad». El marino, sin embargo, acató con disciplina la decisión, disponiéndose a ejecutar la difícil consigna que se le pedía, es decir, sustituir con sus barcos los derruidos fuertes hasta que, literalmente, el enemigo se los volara en pedazos o se apoderara de ellos. Por su parte, Eslava demostró ser persona juiciosa y responsable, además de no menos valiente que Lezo; sin embargo, a la postre le faltaría grandeza y generosidad para perdonar al general de mar sus posibles excesos. Su hermetismo final puede revelar que no deseaba discutir ni una palabra más con él.

A partir del 28, la Bocachica se transformó, durante una semana, en un frente demencial, auténtica antesala del infierno. A lo largo del día, los defensores morían apostados entre las ruinas bajo un bombardeo incesante y estremecedor, mientras, durante la noche, el escenario de los hombres agotados, hambrientos y sedientos, entre los muros derruidos de los fuertes, sin más iluminación que los destrozados e incendiados cascos de los buques españoles y esperando ver llegar la muerte a cada momento de cualquier parte debía resultar enloquecedor. Blas de Lezo aguantó este estado de cosas en el puente de su barco, en penosísimas condiciones físicas y a una edad que, en su tiempo, era más que proveya, sin descomponer el semblante. Pero, aunque su energía no decayó en ningún momento, ya ni su ira ni sus formas debían ser las del principio.

La situación en Bocachica se deterioraba muy rápidamente; el día 28, Vernon remitió trece de sus mejores buques a efectuar un demoledor bombardeo, mientras las tropas de Wentworth terminaban de instalar su artillería de campaña para batir los fuertes, y los diversos regimientos británicos los rodeaban. Los disparos británicos arrancaban pedazos enteros de los buques españoles, en un espeluznante desguace *in situ*, desmembrándolos «vivos». Pero los nobles Gaztañetas aguantaron el castigo, como aquellos marinos y defensores terrestres lograron soportar lo insoportable. Por fin, el día 3 de abril, una masa de invasores rodeó lo que quedaba del fuerte de San Luis, separándolo de los navíos que lo defendían, *Galicia*, *San Carlos* y *África*. Previamente, Blas de Lezo le había pedido a Desnaux toda la munición artillera que ya no podía utilizar para usarla en los barcos; ahora lo hizo, y, para su sorpresa, en este momento crítico Eslava se presentó en el *Galicia*; pasó la noche a bordo, resultando —como no podía ser de otra manera— herido por bala de cañón.

Todo estaba perdido, y no cabía sino pensar en la retirada. Desnaux, creyéndose aislado, quiso capitular al enemigo, pero sus emisarios fueron rechazados a tiros. Tuvo que abrir las puertas del fuerte, y, en orden, retirarse hacia los barcos, lo que, para sorpresa de todos, consiguió. El *San Felipe*, barrenado e incendiado por su propia gente, ardía hundiéndose en Punta Icacos, mientras las tripulaciones del *San Carlos* y *África*, ambos desmantelados, prendían también fuego a sus buques para que no fueran capturados. Solo el *Galicia*, a bordo del que estaba aún el general, mantenía su gente a bordo por la presencia de este, aunque se hallaba inmóvil, sin timón y con un costado abierto. El enemigo, apercibiéndose de que el estandarte aún campaba en el asta de popa, hizo por capturarlo, así que don Blas se vio obligado a abandonar su buque, con todos los documentos, literalmente cuando los marineros británicos ya lo abordaban por la proa, haciendo prisioneros a un nutrido grupo de marineros entre los que se hallaba el teniente Ordigoisti.

Fueron poco más de doscientos combatientes, entre soldados y marineros, los españoles que pudieron ponerse a salvo aquella noche final de la Bocachica a bordo de un tren de botes y chalupas de una decena corta de unidades, encabezados por Eslava, Desnaux y Blas de Lezo. Regresaban

exhaustos, deprimidos y maltrechos, menos de la mitad de los que fueron, sin sospechar el tremendo daño que su resistencia había provocado al enemigo, decisiva para el porvenir. En efecto, a cambio de tres centenares de valientes perdidos en la Bocachica, se había logrado infligir al enemigo casi cuatro mil bajas entre muertos y heridos, que, sumados al tremendo estrago de las enfermedades tropicales (malaria, fiebre amarilla o «vómito negro» y peste), con casi ocho mil invasores postrados de los que muchos fallecerían posteriormente, significaba que de la fuerza de veintitrés mil atacantes apenas quedaban once mil, de los que siete mil hacían falta para tripular la flota; así pues, de la fuerza de asalto apenas le quedaban a Vernon y Wentworth cuatro mil hombres sanos y en condiciones de atacar. La batalla de Bocachica, aun cuando ganada finalmente por unos británicos que quedaron dueños del lugar, significaba en realidad una catástrofe humana, que los derrotados españoles habían logrado hacerles pagar a base de ordenada resistencia y tenacidad.

El resto de la campaña conducía al acto final y decisivo del asalto al fuerte de San Felipe de Barajas. Roto el «cerrojo» de la Bocachica, los ingleses irrumpieron en la bahía apoderándose de ella; la segunda línea de defensa, organizada en torno a las fortificaciones del puerto —fondeadero de Las Ánimas—, que eran Santa Cruz, Pastelillo y Manzanillo, cayó con insospechada facilidad, exceptuando este último. La infantería británica pudo así desembarcar en isla Manga prácticamente sin oposición; como en Portobello, Vernon se vio ganador, no omitiendo remitir una fragata —la *Spencer*— a Inglaterra para anunciar su nuevo y mejor triunfo. Igual que había sucedido la vez anterior, alguien muy fatuo se encargó de acuñar de nuevo monedas conmemorativas del hecho, donde se mostraba a Blas de Lezo entregando sus armas al vencedor. En esta ocasión, sin embargo, no habría calle del centro londinense bautizada como Cartagena de Indias, quedando las monedas, a falta de destino mejor, como ejemplo para la posteridad de haber vendido la piel del oso antes de haberlo cazado.

Los británicos desembarcaron al fin también en La Boquilla, y, aunque repelidos en principio, lograron abrirse paso y el día 17 de abril ya ondeaba su pabellón en el cerro de La Popa. Avanzando hacia San Felipe de Barajas desde el sur, este y oeste, las fuerzas invasoras convergían sobre el último

reducto español mientras la ciudad, expectante, contenía la respiración a la espera del acto final y definitivo de la tragedia. Defendían el castillo, cuyo foso de protección había mandado recrecer Blas de Lezo, unos mil hombres al mando de Desnaux, la mayor parte de ellos extramuros, cubriendo baluartes y trincheras, esencialmente en la vertiente sur, de donde procedería el principal ataque de los tres mil quinientos últimos asaltantes que Vernon podía poner aún en liza.

Llegados a este punto, y habiendo perdido ya toda su flota (el *Dragón* y el *Conquistador* fueron hundidos en puerto para tratar de obstruir su entrada), no es fácil determinar el lugar y responsabilidad de Blas de Lezo los días del 7 al 20 de abril; existen versiones para todos los gustos, desde las que ponen al virrey Eslava humillándose ante él para que tomara el mando en tan críticos momentos, como las que le ignoran completamente, dándole por «amortizado» para la defensa y suponiéndole fuera de toda responsabilidad durante estos últimos días. ¿Hubo, como se cuenta, una petición de relevo del mando el día 17, cuando se perdió La Popa, encolerizado Blas de Lezo porque Eslava, tras ordenarle hundir sus barcos, no respondía a sus mensajes? De hecho, la completa pérdida de la flota —la única que los británicos lograron destruir en la guerra del Asiento— le dejaba relegado al simple papel de coronel de unos cuantos batallones de marinería, por lo que su relevo no era trascendente. ¿Es también cierto o solo leyenda que fue él quien mandó ajusticiar a un desertor portugués para evitar otros actos semejantes y despejar de las mentes de los cartageneros la posibilidad de la rendición? Puede, pero lo cierto es que esta última decisión no estaba en su mano; si Eslava hubiera decidido capitular, el teniente general Lezo no hubiera podido hacer nada.

En realidad, todos estos avatares finales, de cara a su actuación personal, no tienen mayor relevancia. Su importancia, tanto en la preparación de la defensa de la ciudad como en la batalla de Bocachica había sido lo suficientemente consistente y abrumadora como para que la posteridad, con justicia, le atribuya un decisivo papel en la defensa. Todo se decidiría en la punta del iceberg de la defensa, el castillo de San Felipe de Barajas, sobre el que se iba a concentrar, con fuerza demoledora, el último y posible golpe inglés; el puente de San Evaristo, entre Getsemaní y el cerro

de San Lázaro —donde está el castillo—, fue demolido, quedando el virrey Eslava, Melchor de Navarrete y seguramente también Blas de Lezo encerrados en el baluarte de la Media Luna.



Castillo de San Felipe de Barajas, extramuros de Cartagena, que, resultando inabordable para las fuerzas británicas, fue finalmente testigo de la carga española que decidió el asedio con la huida y retirada de los casacas rojas —*red coats*— ante la voluntad inquebrantable de guerreros míticos como Blas de Lezo

Antes de la madrugada del 20 de abril de 1741, los británicos, formando una auténtica marea de casacas rojas, comenzaron a ascender por las pendientes con sus aparatos de asalto; Washington y los americanos atacaron por el noroeste, resultando cogidos entre dos fuegos, por lo que estuvieron horas sin avanzar. Viniendo de La Popa, las tropas de Wynyard encontraron que a sus escalas les faltaban dos metros al menos para superar el foso; por el este y el sur, de Guise y sus hombres iniciaron el asalto a las trincheras, pero fueron detenidos por los defensores, luchándose muy duro en medio de inmensas dificultades y el calor. En un momento de la mañana, con la situación estabilizada, Desnaux ordenó cargar a la bayoneta mientras se incorporaban los últimos refuerzos provenientes de Cartagena, lo que acabó por decidir la situación. Los invasores británicos comenzaron a retroceder en una retirada que acabó siendo catastrófica estampida, empujados por los entusiasmados defensores, rebasaron sus posiciones en La Popa e isla Manga y huyeron más allá, iniciándose el reembarco en los

navíos que acudieron al socorro. Vernon, con su catalejo, desde su apostadero en la Tierra Bomba, contempló el desastre y dicen que maldijo a Blas de Lezo, al que los británicos acabaron adjudicando la culpa de todos los males. Los españoles, como sabemos, no serían tan generosos, pero, en cualquier caso, la defensa de Cartagena de Indias había terminado. Tuvo lugar entonces otro interesante intercambio de mensajes entre Vernon y don Blas: «Hemos decidido —afirmaba el inglés— retirarnos, pero para volver muy pronto a esta plaza, después de refrescarnos en Jamaica». «Para venir a Cartagena —replicó el español—, es necesario que el rey de Inglaterra construya otra escuadra mayor, porque esta solo ha quedado para conducir carbón de Irlanda a Londres, lo cual les hubiera sido mejor que emprender conquista que no pueden conseguir». Y, ya puesto con la pluma, informó a Eslava con un escueto: «Señor virrey, hemos quedado libres de estos inconvenientes». Confesando sin embargo a su diario: «Este feliz suceso no puede ser atribuido a causas humanas, sino a la misericordia de Dios». En lo que, realmente, no se puede sino estar de acuerdo con él.

9

No se aprendió nada

Blas de Lezo aún está allí, en Cartagena de Indias, de donde nunca se ha marchado. Su espíritu perdura, de forma indeleble, en una ciudad donde los colombianos han conservado su memoria de forma entrañable y ejemplar. Su efigie, frente al castillo de San Felipe de Barajas, espada en alto, señalando a sus huestes el rumbo a tomar hacia la victoria definitiva, muestra bien a las claras que Eslava pudo ser titular de la defensa, la ciudad y el virreinato, pero, para el imaginario popular, quien alcanzó la victoria fue el irreductible don Blas. Guste o no, esto es lo que cuenta.

Edward Vernon no pudo cumplir su promesa de regresar, aunque, seguramente, le habría gustado hacerlo. El fin del asedio no refleja sino que fue mal perdedor, y que contaba con volver. No puede explicarse de otra manera que, nada más verificarse un canje de prisioneros de medio millar de hombres de cada bando posterior al fallido ataque sobre San Felipe de Barajas, prosiguiera el cañoneo sobre la ciudad, intentando también rendir el fuerte de Manzanillo. ¿Qué sentido tenía producir nuevas víctimas? ¿No había ya bastantes? En un último alarde de impotencia, justificado oficialmente como comprobación del estado de las defensas españolas tras el ataque —pero que se puede interpretar como intento de humillar el orgullo enemigo— Vernon ordenó que el parcheado *Galicia* penetrara, izando el pabellón británico, en una especie de «ataque suicida», en el fondeadero de Las Ánimas, abriendo fuego contra la ciudad y los fuertes.

Blas de Lezo, sin inmutarse, ordenó abrir fuego contra él, y, de resultas de nuevos daños y destrozos causados por los propios ingleses, acabó por hundirse al pie de las fortificaciones.

No olvidaron los británicos derrotados, en su retirada, destruir todos los fuertes y posiciones que habían quedado en su poder. El balance final de bajas arroja una media entre las diversas fuentes de unos diez mil para los invasores y apenas ochocientos entre los que defendían Cartagena; en la batalla de Bocachica los ingleses perdieron setecientos hombres frente a doscientos setenta españoles, y en San Felipe de Barajas cuatrocientos cincuenta frente a menos de doscientos. El resto de los muertos —casi nueve mil— fueron causados por las enfermedades tropicales, accidentes y epidemias a bordo de los buques. Vernon se vio precisado a remitir de vuelta a Inglaterra una enorme flota-lazareto, al mando del almirante Lestock, compuesta por los buques *Burford*, *Windsor Castle*, *Hampton Court*, *Princess Amelia*, *Princess Caroline*, *Torbay*, *Russell*, *Chichester*, *Norfolk*, *Falmouth* y *Cumberland* con casi ocho mil hombres, entre enfermos y marineros, a bordo. Se quedó tan solo con ocho navíos (*Boyne*, *Kent*, *Worcester*, *Chester*, *Montagu*, *Tiger*, *Tillbury* y *Grafton*) y tres fragatas, con una fuerza de ataque, renovada en Jamaica, de cuatro mil soldados.

El británico se largó de Cartagena, con viento fresco, el 8 de mayo, y, para el día 20, todas las maltrechas fuerzas invasoras se habían retirado de la bahía, dejando solo muerte, destrucción y desolación a su espalda. Pero estaban lejos de darse por vencidos: el 18 de julio desembarcó la fuerza de Vernon en Guantánamo para tratar de tomar Santiago de Cuba. La nueva operación de asalto se saldó con la pérdida de otros dos mil, de nuevo por las enfermedades tropicales; ante la reacción de acoso española en pequeñas partidas, los infantes ingleses tuvieron de nuevo que retirarse. Al año siguiente (abril de 1742), Vernon, tras rehacerse, regresó a su único éxito, Portobello, para tratar, sobre los pasos del siniestro Morgan, de alcanzar Panamá. Pero de nuevo el ataque terminó en fiasco, reembarcando las tropas rumbo a Jamaica. Ni el Almirantazgo ni el Parlamento permitieron a Vernon continuar, en septiembre la fragata *Gibraltar* le trajo orden de volver a la patria. El regreso de Vernon no fue ingrato, hubo pocos

reproches y escasos desaires, pero pronto envolvió su carrera un gélido sudario de indiferencia y olvido, donde el almirante vencido por Blas de Lezo hubo de vivir hasta su fallecimiento en 1757.

Como la guerra no había terminado, Chaloner Ogle continuó con las hostilidades, en marzo de 1743 llevó a cabo otro ataque contra el puerto de La Guaira, en la actual Venezuela. De nuevo, la bien acondicionada artillería de la plaza se hizo valer, logrando setenta y ocho impactos sobre el *Burford*, que fue desmantelado, y su comandante, Lushington, muerto, además de causar casi seiscientas bajas al resto de la flota, pero los nueve mil disparos de esta causaron casi setecientas bajas entre los españoles. Al mes siguiente, Knowles, al mando de la flota británica, atacó Puerto Cabello, bombardeando el fuerte de San Felipe y desembarcando un millar de soldados que fueron rechazados.

Por último, y ya casi en 1748, al final de este conflicto, hubo una batalla frente a La Habana entre seis buques de guerra ingleses al mando de Knowles (*Cornwall*, *Stratford*, *Canterbury*, *Oxford*, *Tillbury* y *Lenox*) y otros seis españoles de Andrés Reggio (*Nuevo África*, *Nuevo Conquistador*, *Dragón*, *Invencible*, *Nueva España* y *Real Familia*), que se saldó con la pérdida por parte española de los dos primeros, sin más trascendencia. Pero antes, en 1747, el navío español *Glorioso*, alias *Nuestra Señora de Belén*, al mando de don Pedro Mesía de la Cerda, caballero de San Juan, había logrado la increíble hazaña homérica de llevar un cargamento intacto de caudales a España librando cuatro diferentes combates en los que hundió un navío inglés (*Dartmouth*) y una fragata (*Lark*), desmantelando otros dos (*Warwick* y *Oxford*) antes de sucumbir con 163 bajas a bordo no lejos del cabo San Vicente. Los británicos quedaron perplejos; ¿de qué estaban hechos estos Gaztañetas?

Pero también se combatía en otros mares y océanos, Mediterráneo y Pacífico, en esta guerra. El comodoro Anson, como sabemos, había partido con la consigna de atacar en la costa pacífica española enlazando con las fuerzas de Vernon a través del istmo centroamericano. De su escuadra de seis barcos —tres de ellos navíos de cincuenta o más cañones— solo consiguieron llegar al Pacífico tres, dos navíos y una corbeta (*Centurión*, *Severn* y *Tryal*), con las tripulaciones diezadas por el escorbuto. Ante la

imposibilidad de llevar a cabo su misión por falta de efectivos, Anson optó por la guerra del corso y la simple piratería, capturando algunos mercantes y saqueando el puerto de Paíta. Luego, al enterarse de la catástrofe de la flota de Vernon en Cartagena, decidió infligir al enemigo un golpe psicológico y financiero capturando una nave solitaria, el Galeón de Acapulco que, en línea regular de la Compañía de Filipinas, unía Nueva España (actual México) con las islas Filipinas.

A pesar del ingenio derrochado con escasos medios (dos buques de guerra desvencijados y varios mercantes tejiendo una red inextricable sobre las aguas para atrapar su presa, técnica arácnida no muy eficaz en la mar, donde se juega también con el tiempo y la información enemiga), Anson fracasó en el nuevo propósito, no quedándole otra que, a la desesperada, tratar de cruzar el inmenso océano rumbo a un oriente donde se le prestara algún tipo de ayuda. Llegó providencialmente a la isla de Tinián solo con el *Centurión*, encontrando de pura suerte un depósito español de provisiones con el que paliar el hambre y la sed. Llegó a mascarse la tragedia en un temporal que mandó su buque lejos del fondeadero cuando gran parte de la tripulación estaba en tierra, él incluido, pero cuando regresó pudieron seguir el viaje a Macao, donde el botín saqueado les permitió reparar su buque y rehacerse con provisiones y pertrechos comprados a los chinos.

La suerte le sonrió sin ambages a partir de entonces porque, a la caza de nuevo del Galeón de Acapulco, pero al otro lado del océano —en el estrecho de San Bernardino de las islas Filipinas— debería haberse encontrado con el *Nuestra Señora del Pilar*, de cincuenta cañones, que vigilaba el paso, o el potente navío de la Compañía de Filipinas *Nuestra Señora de Los Remedios*, que sufrió una embarrancada y tuvo que regresar a Manila. Ambos eran de su talla y habrían dado buena cuenta del comodoro metido a pirata, pero, en sustitución del segundo, había efectuado el tránsito el menor *Nuestra Señora de Covadonga*, de solo cuarenta y cinco cañones, sobre el que cayó Anson con un péfido plan de liquidación de los oficiales españoles que tuvo éxito. Así fue como este aventurero logró retornar a la patria con un tesoro de medio millón de libras, con el que los propagandistas británicos hicieron un buen trabajo de ocultación del desastre de Cartagena.

También estaba, evidentemente, el Mediterráneo, escenario en el que los ingleses, con una inmensa flota de treinta y dos navíos al mando primero de Haddock y después de Mathews, trataron de llevar a cabo la aparentemente fácil misión de liquidar a la flota española de Cádiz de don Juan José Navarro, que contaba tan solo con doce unidades, seis de ellos «marchantes» de Flota de Indias transformados en navíos, como sabemos. Eliminar esta flota habría significado dejar colgado al Ejército español en Italia, es decir, la derrota de las huestes de Felipe V de España; pero don Juan José, sin dejarse impresionar por la aplastante superioridad enemiga, se enclaustró en Tolón durante casi dos años, entrenó concienzudamente a su gente y, cuando salió, en 1744 (en compañía de una flota francesa que poco o nada estaba dispuesta a hacer para ayudarlo) logró plantar cara a los británicos y rechazarlos, con la única pérdida del «marchante» *Poder*, arribando felizmente con su flota íntegra a Cartagena (de España), desde donde siguió ejerciendo su papel de dominio marítimo.

Así que, de las tres grandes flotas españolas al principio de la guerra del Asiento —flota del Atlántico, flota de Cádiz y flota del Caribe— los británicos, a pesar de su masiva superioridad, solo consiguieron liquidar a la tercera, en Cartagena de Indias y a cambio de pérdidas terribles. Lo que debe adjudicarse como un completo fracaso estratégico del Almirantazgo inglés, del que tomarían muy buena nota para las tres siguientes guerras de este siglo: la de los Siete Años, las Trece Colonias y guerras revolucionarias, mejorando considerablemente sus despliegues y estrategias. Los grandes éxitos españoles fueron mantener la flota del Atlántico intacta, la defensa de Cartagena de Indias e impedir que la flota de Cádiz fuera destruida. Pero España, sorprendentemente, no aprendería nada de ellos, posiblemente, por ser incapaces de analizar los factores que los habían producido.

Las diversas vicisitudes de la guerra del Asiento no pueden hacernos olvidar los últimos días de nuestro héroe, que sobreviviría más de cuatro meses a la victoria de Cartagena; durante el período de cuarentena, convencido de que Vernon, reforzado, regresaría, Blas de Lezo se preguntaba qué hacía el altivo virrey. Regresar a la arrasada Bocachica y rehacer, siquiera provisionalmente, sus fortificaciones, era de primordial

necesidad para la defensa. Sin embargo, Eslava, que durante los combates se había desenvuelto con valor y dignidad, con el cese de aquellos empezó a mostrar lo peor de sí mismo. Estaba preocupado por causas insospechadas y la que pareció más importante de ellas era Blas de Lezo.

Es significativa su insistencia en lograr de la corte de Madrid la toma de medidas contra el teniente general de la Armada; con tal sentido remite misivas a la corte española, el rey y el marqués de Villarías, el 1 y 18 de junio, acusando a Lezo de «achaques de escritor»; temía, evidentemente, lo que don Blas pudiera hacer o decir de lo que había sucedido. Pero la presunta enfermedad que le diagnosticaba al marino debía ser contagiosa, porque, inmediatamente, tanto él mismo como Desnaux se lanzan a escribir sus propios diarios, que el virrey se afanó por hacer llegar, con su propio ayudante personal, al rey. Esta especie de loca ansiedad epistolar de unos y otros poniéndose de chupa de dómine absorberá a tres de los cuatro mandos que salvaron Cartagena de Indias, enzarzándose en una absurda trifulca para ver quién lograba hacer llegar su obra por el mejor conducto.

Tal vez hubieran obrado mejor pensando que, por una parte, el árbitro de la diatriba no era sino un loco de atar y, por otra, reflexionando que, concluida la defensa, los intereses de unos y otros para nada se interponían. Eslava y Lezo perfectamente podían haber llegado con alivio a un *status quo* posbatalla según el cual el marino (ya sin escuadra) pedía su regreso a la patria como deseaba, y el virrey quedaba en su puesto sin críticas viscerales a su ejecutoria. Pero el famoso diario de Lezo, llegado a oídos de Eslava, saca los peores recelos de este a relucir, y su reacción, completamente desproporcionada, es lanzarse a hundir profesional y personalmente a Blas de Lezo. Lo conseguiría con una eficacia, bajeza y vesania indigna de lo que, entre todos, acababan de lograr. En vez de mirarse con tolerancia y enterrar el hacha de guerra tras derrotar —con la bendita ayuda de Dios— al implacable enemigo, los españoles vencedores se arrojan a otra contienda, aún más feroz si cabe, entre ellos, por un quítame allá estas pajas. Solo comprensible en otro país en que, como en España, la víscera fraterna sea la más dulce de extirpar. La victoria, lejos de sacar lo mejor, extraía lo más duro y cruel de sus acreedores.

El marqués de Villarías, de la Cuadra, era un burócrata que no se arriesgaría a hacer otra cosa que fallar a capricho del conducto oficial, es decir, del virrey Eslava. Llegan los honores para Eslava y Desnaux, ascendidos y premiados, pero no para Lezo, que desconoce que el agradecimiento para él es una corte marcial en la que se le va a juzgar por sus actos según acusaciones del virrey. Por justa compensación, la historia, el pueblo, e incluso sus enemigos, aliados con don Blas en el momento más bajo de su carrera, le compensarán adjudicándole *per se* todo el mérito de la victoria en Cartagena de Indias. Lo que no puede sino volvernos a sorprender.

El verdadero adversario, sin embargo, tenía para don Blas, como tuvo para muchos desventurados británicos, tamaño muy pequeño, pero eficacia letal. El 15 de agosto —meses después de terminada la batalla— cae enfermo en el lecho por fiebres y dolores abdominales: la convalecencia dura poco más de veinte días, y el desenlace es desgraciadamente fatal. La insalubridad en Cartagena, de la que debería haber salido antes, debía de ser terrible y muy peligrosa para una naturaleza ya muy quebrantada por las inmensas fatigas de todo tipo que había tenido que sufrir. Don Blas de Lezo y Olavarrieta, atendido siempre por su esposa, fallece en su casa de Cartagena de Indias el 7 de septiembre de 1741, habiendo recibido los Santos Sacramentos. Fue posteriormente enterrado en sitio se supone que indeterminado, recordando sus últimos días a los de otro gran marino precedente, don Fadrique de Toledo, perseguido con parecido ensañamiento por el conde-duque de Olivares, valido de Felipe IV, que extinguió su memoria de la faz de la tierra hasta el punto de que pocos historiadores navales saben quién fue. Desde luego, feroces persecuciones de este género desacreditan para la posteridad mucho más al autor que a la víctima.

Si la existencia de don Blas concluía de forma amarga, la guerra del Asiento lo hizo de forma casi indiferente; en 1748 el hijo y heredero de Felipe V, el rey pacifista Fernando VI, firmaba la Paz de Aquisgrán, que le puso fin, sin atreverse nadie a decir quién la ganó o perdió. Gran Bretaña había atacado multitud de enclaves españoles sin más éxito que el de Portobello o la captura del Galeón de Manila, pagando a cambio una tremenda catástrofe en Cartagena de Indias, y fracasando por completo en

sus intentos de destrucción de la flota española tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. De esta forma, España, que, imprudente, se había metido en una guerra contra un adversario apabullantemente superior, no salía del todo mal librada, puesto que ni perdió sus extensas propiedades ultramarinas, ni sufrió graves daños en sus defensas, ni tuvo que renunciar al monopolio del comercio americano, principal objetivo de aquellos que, con responsabilidad criminal, instigaron el conflicto, quedando impunes aunque derrotados. El Buque del Asiento proseguiría solo dos años más, cuando Inglaterra estuvo dispuesta a suprimirlo mediante una indemnización de cien mil libras. Pero si Inglaterra había aprendido de su fracaso, España no lo hizo de su éxito. Prefirió seguir en aquella especie de autismo gubernamental que solo venía en sí con la incorporación de buenos administradores, como el marqués de la Ensenada, próximo primer ministro. Unos años después, sin embargo, es un nuevo rey, Carlos III —el hijo de Farnesio— quien llega al trono; administrando con sus propios criterios de exrey de Nápoles, se vio en situación parecida al final de la guerra de los Siete Años, en 1762, cuando los británicos, en un plan urdido por Anson y Knowles, decidieron tomar el puerto de La Habana, clave en el sistema colonial español.



Modernas investigaciones (2013) señalan la capilla de la Veracruz, en Cartagena de Indias y contigua al convento de San Francisco, como el lugar donde fue

enterrado Blas de Lezo. Se levantó allí luego el Teatro de Variedades (en la imagen), finalmente demolido.

Como en Cartagena de Indias, en La Habana había una flota de diez navíos con otros dos en construcción, al mando de don Gutierre de Hevia, futuro yerno de don Juan José Navarro. También un capitán general de la isla, don Juan de Prado, una espléndida bahía y muchas fortificaciones, entre las que destacaba el castillo de El Morro de La Habana, defendido por don Luis Vicente de Velasco, comandante del navío *Reina*. Pero no estaban allí ni Blas de Lezo, imprescindible en el lugar oportuno, ni Charles Desnaux ni Sebastián de Eslava. Cuando los doce mil soldados ingleses, respaldados por veintitrés navíos de guerra y veinticuatro fragatas, pasaron al ataque, solo encontraron resistencia muy débil hasta apoderarse del punto clave del puerto, los Altos de La Cabaña, que habrían debido ser defendidos con el mismo tesón y determinación que lo fue el trascendental paso de la Bocachica. A partir de aquel momento, los invasores avanzaron con paso firme hacia el último baluarte hispano, el castillo de El Morro, que, a pesar de una tremenda resistencia de mes y medio de asedio, cayó en singular combate. El recinto medieval amurallado de la ciudad solo tardó diez días más en ceder a las ofertas de rendición, dejando en manos enemigas la principal ciudad española del imperio americano.

Así se escribe la historia cuando las lecciones sorprendentemente positivas no se analizan y solo se adornan con la vanidad de los que desean laureles aun cuando sea arrancándolos de las sienes de sus más íntimos colaboradores, por mucho que no les resulten agradables. También cuando se es incapaz de renunciar al orgullo y prepotencia ni siquiera cuando se es favorecido por la mejor de las suertes. Es de suponer que se continuará debatiendo a qué se debió la victoria de Cartagena de Indias, si a la profesionalidad de Charles Desnaux, la dirección y templanza de Eslava o al carácter y voluntad de Blas de Lezo en la defensa. La imparcialidad ofrece pocas dudas: si Desnaux puso los brazos, y Eslava la cabeza, Blas de Lezo fue, en el último acto de una vida entregada a la Armada y sin lugar a dudas, alma y espíritu inquebrantable de la defensa de Cartagena. La posteridad le debe, cuando menos, además del honor a su memoria el

agradecimiento a su inmensa generosidad, ejemplo a recordar para generaciones venideras.

10

Blas de Lezo, la Marina y su leyenda

Entre los homenajes que la Marina tributa a sus más afamados héroes, protectores, promotores o defensores entusiastas está la costumbre de bautizar buques haciéndoles así el honor. Muchos habrían tenido que ser los barcos que hubieran debido llevar el nombre de Blas de Lezo, no solo por su relevancia para la Armada como héroe y ejemplo, sino simplemente por agravio comparativo: para don Luis de Velasco, defensor del Morro de La Habana en 1762, decretó el rey Carlos III que hubiera siempre en la Real Armada un navío con su nombre, consigna que vino cumpliéndose, no sin cierta irregularidad, casi hasta nuestros días; razón suficiente para extender dicha consigna a otro héroe defensor —y, además, victorioso— como Blas de Lezo, para el que la campaña posterior a la batalla y el consecuente desprestigio en las Armadas primero de Fernando VI y luego de Carlos III, pareció constituir todo un inmerecido baldón.

No puede explicarse de otra forma que, del casi medio centenar de buques contruidos por Jorge Juan, y otros tantos largos del ingeniero Gautier y sus discípulos españoles posteriormente para la Armada española, ninguno llevara el nombre del defensor de Cartagena de Indias. Se demuestra aquí, una vez más, que la Historia se cuenta de muchas maneras, y en España las rencillas y envidias no respetan ni los méritos ni la reputación de los muertos; costumbre, por desgracia, arraigada y vigente hasta nuestros días. Hubo que esperar a mediados del siglo XIX para que un

pequeño vaporcito de ruedas de operación colonial fuera bautizado *General Lezo*, más de un siglo después de la muerte del titular. Con el siglo xx pareció llegar al fin justicia, imponiéndosele *Blas de Lezo* a un modernísimo y muy rápido crucero «scout», que, además, equiparaba el personaje con el nombre del más laureado marino del siglo xix, don Casto Méndez Núñez, denominación de su gemelo.

Pero, a pesar de desempeñar importantes servicios de ultramar, con solo siete años este magnífico barco se perdía en un accidente absurdo por una omisión en la carta marina, durante unas maniobras en la Costa de la Muerte, afortunadamente sin víctimas. Como a menudo sucede, a la hora de repetir nombres las Armadas son reacias a la mala suerte, y, así, de nuevo el nombre de Blas de Lezo pareció quedar exilado de la Marina española. Tuvo que ser la Armada colombiana la que se hiciera cargo en 1947 del relevo, bautizando *Blas de Lezo* a un pequeño petrolero cedido por la US Navy que protagonizó importantes servicios y fue presa también de algún incidente por su dudoso estado de conservación. Finalmente la Armada española, en 1973, retomó el nombre de su afamado marino para denominar uno de los cinco destructores Gearing FRAM-1 que se recibieron en préstamo de la US Navy con casi treinta años de servicios en las cuadernas, prolongándose aquí dieciocho más.

El siglo xxi parecía traer definitivamente la consagración de la memoria del defensor de Cartagena de Indias, con la elección de su nombre para una de las nuevas fragatas F-100 AEGIS, en su momento (2004) no solo barco de gran relevancia para la Marina sino también de los mejores de su clase a nivel mundial. Con ello, y en nuestros días, cabe decir que el nombre de Blas de Lezo está honrosa y meritoriamente homenajeado por nuestras Fuerzas Armadas, a diferencia de otros como el almirante Oquendo, Álava, Churrua, Alcalá Galiano, Jorge Juan, Fadrique de Toledo, Juan de Austria, Carlos de Ibarra, Miguel de Horna o el propio Luis de Velasco, que siguen esperando que alguien se acuerde de ellos mientras proliferan en nuestros barcos nombres que se deben más al oportunismo o la política, sin apenas relación con la Marina ni sus hechos e historia. A continuación reseñaremos brevemente las características y currículum de los cinco Blas de Lezo que

han surcado los mares y océanos, deseándole al vigente las mejores singladuras.

VAPOR DE RUEDAS GENERAL LEZO: 1852-1868

Formando clase con sus hermanos *Conde de Venadito*, *Neptuno* y *Guadalquivir*, fue un vaporcito de ruedas de paletas de casco de hierro construido en Inglaterra para el apostadero de La Habana; tenía dos palos arbolados en cangreja, y no consta de él ningún servicio destacable.

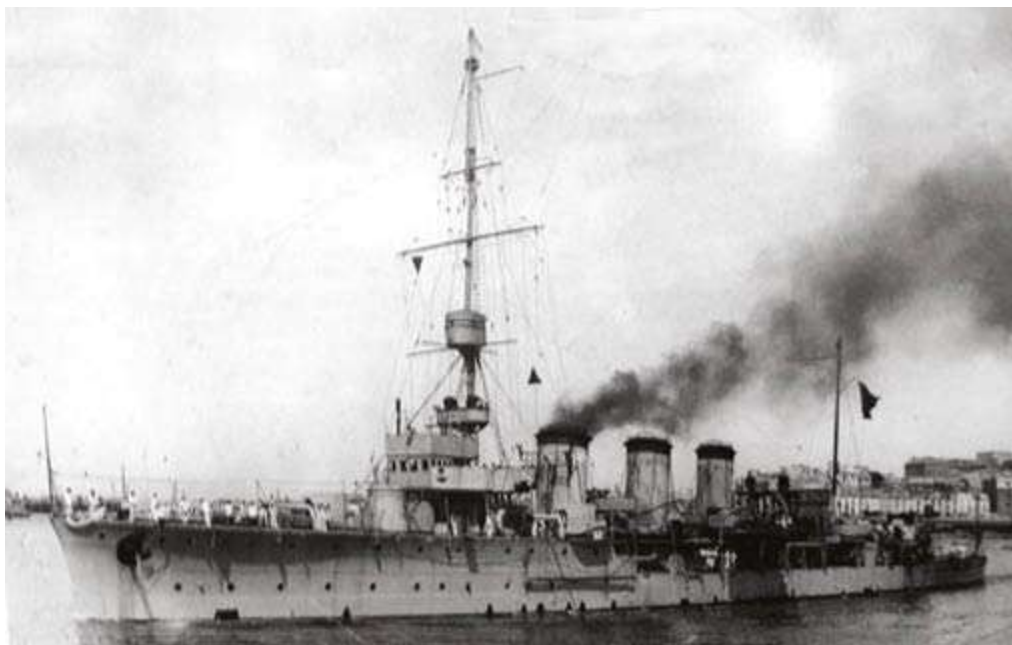
Características: eslora, 39,70 metros; manga, 5,85 metros; puntal, 2,75 metros; y calado, 1,70 metros. Máquina de 100 caballos para una velocidad de 9 a 10 nudos.

CRUCERO LIGERO «SCOUT» BLAS DE LEZO: 1925-1932

De características casi idénticas a los *Caledon* británicos —*Caledon*, *Caradoc*, *Cassandra* y *Calypso* de 1916—, su aspecto, con proa de clíper de leve bulbo y tres chimeneas resultaba más similar a los Chester, de diferente artillería. Como todos los barcos españoles de la época, tenía gran autonomía, incluso superior a los modelos británicos, lo que le capacitaba para largas misiones ultramarinas. Se trataba, en realidad, de un «scout» oceánico de patrulla, capaz de conducir flotillas de destructores.

Este crucero y su hermano *Méndez Núñez* debieron su existencia a la Ley Miranda de 1915, pero su construcción, como todas las de la época, se demoró largos años. Inicialmente se llamó *Blas de Lezo* al cabeza de serie, pero luego, teniendo en cuenta el centenario del nacimiento de Méndez Núñez, se cambió el nombre entre ambos buques, siendo *Blas de Lezo* el más nuevo. Flamantes, intervinieron ambos como lo mejor de la Marina española en el desembarco de Alhucemas de 1925, aunque la insignia la llevó el algo más veterano crucero *Reina Victoria Eugenia*. En 1926 el *Blas de Lezo*, con el destructor *Alsedo*, acompañó la travesía del hidroavión *Plus Ultra* hasta Fernando de Noronha, sincronizados con los horarios de la

aeronave. Al año siguiente, el crucero hizo un largo viaje hasta la desembocadura del Yangtsé, en Shangai, para unirse a la escuadra del almirante Tylwilt en defensa de los intereses europeos. Tras ser elogiado y reconocerse sus servicios, viajó a Manila para hacer acto de presencia en la antigua colonia, ahora norteamericana, en octubre del mismo año. En 1928, en compañía del buque escuela *Juan Sebastián Elcano* —ambos haciendo honor a grandes marinos guipuzcoanos— acudieron a las costas vascas para recibir la bandera de combate en presencia de las infantas Beatriz y Cristina. Por último, a comienzos de 1930 el *Blas de Lezo* participó en la búsqueda del mercante *Ciervana*, de la Cía. Naviera Asturiana, desaparecido en las costas gallegas en travesía de Cádiz a Bilbao, donde nunca llegó.



El segundo buque español de nombre *Blas de Lezo* fue un excelente crucero tipo «scout» construido para la Marina de Alfonso XIII

En su época, y apostando por una Marina ligera de destructores y submarinos, España llegaría a disponer, en época republicana, de seis cruceros conductores de flotilla, el *República* (antiguo *Victoria Eugenia*), los dos *Méndez Núñez* y los nuevos y excelentes *Libertad* (ex *Príncipe Alfonso*), *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes*. No obstante, de ellos se daría pronto de baja el *Blas de Lezo*: el 11 de julio de 1932, al mando del

capitán Antonio Guitián, formaba parte —junto al *Méndez Núñez*— del «bando rojo» en maniobras a las órdenes del capitán de navío Joaquín Cervera, dirigidas por el contralmirante Álvaro Guitián, que mandaba el «bando azul». Con la mar en calma y cartas marinas que aseguraban para el paso entre Finisterre y el Centolo (de 360 metros de ancho), calados de 8 metros con la bajamar (los cruceros calaban 4,72 metros) ambos cruceros se lanzaron por el paso con cartas copiadas manualmente de otras inglesas; luego se descubriría que, en el centro del canal, existían agujas sin detectar a 5,1 y 5,2 metros de sonda, respectivamente.



Paso del Centolo, entre el cabo Finisterre y tierra, donde tocó fondo el crucero *Blas de Lezo*. Foto del autor.

En mala hora el *Blas de Lezo* tocó, quedando materialmente empotrado y con muy graves averías en la aparadura; hizo inmediatamente señales al *Méndez Núñez*, su matalote de popa, que, aun rozando, pudo liberarse. El destructor *Sánchez Barcaíztegui* pasó a auxiliar al crucero varado, que

permaneció seis horas a flote, pudiendo evacuarse toda la dotación. De forma posterior al hundimiento, hubo una fuerte polémica por «posibles negligencias» y «descuido en las faenas de salvamento», pero, el 4 de marzo de 1933, un consejo de guerra exculpó de toda responsabilidad al comandante Antonio Guitián, hermano del contralmirante que dirigía el bando azul. Fue una baja sensible, inesperada y dolorosa, pero, afortunadamente, sin víctimas.



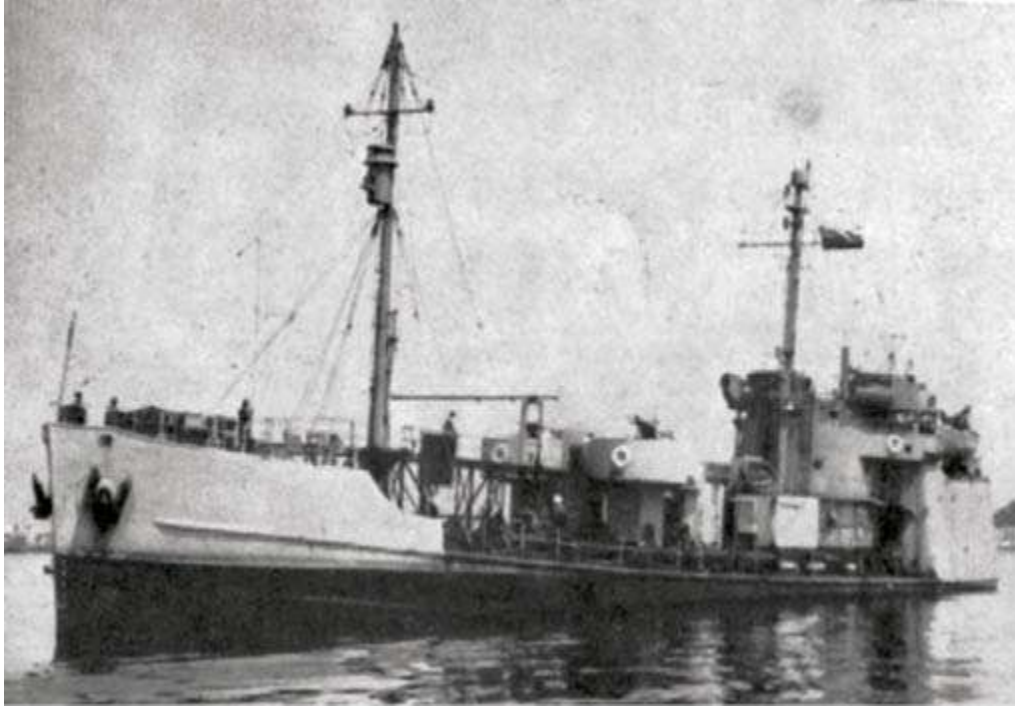
Tras larga lucha para mantenerlo a flote, el crucero *Blas de Lezo* se hunde sin víctimas. Resultó pérdida muy sensible para la Armada española, que ha perdido en estas aguas otros buques como el crucero Cardenal Cisneros o la fragata Ariete. La Royal Navy también se ha dejado barcos en la costa gallega como el acorazado Captain o el crucero colonial Serpent.

Características: eslora, 140,8 metros; manga, 14,02 metros; puntal, 7 metros; desplazamiento 4780 tons. Aparato motor: turbinas Parsons con 12 calderas, 6 de carbón y 6 de petróleo, velocidad 29 nudos y autonomía de 5000 millas náuticas a consumo económico. Armamento principal: 6 cañones de 152 milímetros y 12 tubos lanzatorpedos de 533 milímetros. Categoría: conductor de flotilla.

PETROLERO ARC BLAS DE LEZO BT-62: 1947-1964

La Marina colombiana tuvo el honor de asignar el nombre del héroe de Cartagena de Indias a un buque de su Armada antes de que España, golpeada por la trágica pérdida del crucero *scout* en 1932 y luego inmersa en el trauma inmenso y perdurable de la guerra civil y dictadura subsiguiente, fuera capaz de reponerlo como merecía. El BT-62 *Blas de Lezo* era un pequeño petrolero ex US Navy, el *Kalamazoo*, asignado al servicio interislero en el océano Pacífico. Construido en los astilleros de Nueva Jersey, fue botado el 30 de agosto de 1944, llegando a tiempo para participar en la guerra, lo que le valió tres menciones de excelencia integrado en la VII Flota Estadounidense.

Su sino, sin embargo, iban a ser las averías. En 1946, con solo dos años y cercano a la zona del canal de Panamá, sufrió la primera en las máquinas, remolcándosele a Balboa. En noviembre de 1947 fue definitivamente transferido a Colombia, recibiendo su nuevo nombre. Su primer comandante fue el capitán Taylor y el último, Gómez Velázquez. Bajo el mando del capitán Reyes Canal colaboró en 1948 en el rescate del ARC *Cúcuta*, embarrancado en la isla de Zamba, no lejos la del Tesoro; su comandante incluyó la contingencia en un libro titulado *Contra viento y marea*, homónimo, por lo tanto, del escrito en España por el célebre navegante oceánico y pionero Enrique Vidal. En 1964 participó también en el intento de rescate de la fragata ARC *Almirante Padilla* sobre cayo Bolívar, perdida finalmente. Como se ve, la española no era la única Armada en perder buques en accidentes.



La Armada colombiana tuvo a bien honrar la figura del defensor de Cartagena de Indias dando su nombre a un petrolero exnorteamericano, el USS *Kalamazoo*, de azarosa vida

La mayor peripecia del ARC *Blas de Lezo* tuvo lugar en el Caribe, en octubre de 1957, habiendo zarpado de Cartagena a Barranquilla para tomar combustible al mando del comandante Avita, sufrió una grave vía de agua en las máquinas que comprometió su seguridad, quedando veintiséis horas a la deriva sin que se tuviera seguridad de su salvamento, auxiliado por la fragata *Capitán Toro*, que lo escoltó posteriormente hasta el puerto de Buenaventura. Parcheado, el práctico norteamericano del canal de Panamá se negó a autorizar el tránsito por su mal estado; logrado al fin el permiso, navegó a la base de Bolívar para la completa reparación.

Su vida operativa, sin embargo, transcurrió en el transporte de petróleo y mercancía general en el Caribe durante muchos años. Pudo ser candidato, por su peripecia, a la obra del Premio Nobel 1982 Gabriel García Márquez, *Relato de un naufrago*, cuyo protagonista, Luis Alejandro Velasco, cayó a la mar del destructor ARC *Caldas* con otros siete compañeros cerca del golfo de Darién, en viaje de regreso a la patria de Mobile a Cartagena de Indias en febrero de 1955 tras un período de reparaciones de varios meses. Velasco sobrevivió tras diez días en la mar en una balsa, dando origen al

reportaje periodístico correspondiente, y anticipándose así en dos años a la avería del ARC *Blas de Lezo*.

Características: eslora, 66,5 metros; manga, 11,2 metros; desplazamiento, 867 toneladas. Aparato motor: 1 motor diésel de 720 caballos. Capacidad: 12 000 barriles. Categoría: auxiliar de flota.

DESTRUCTOR TIPO GEARING FRAM-1 BLAS DE LEZO D-65: 1973-1991

Los cinco destructores clase Gearing tipo FRAM-1 (Fleet Rehabilitation And Modernisation Nivel 1) vinieron a España para completar la fuerza antisubmarina configurada a finales de los años sesenta cuyo núcleo era el portahelicópteros *Dédalo* y las nuevas fragatas —derivadas de las Knox, también US Navy— tipo Baleares que, con su armamento misilístico, tenían un genuino cometido antiaéreo. Eran buques grandes (tres mil toneladas) y potentemente armados, que, más lejanamente, en realidad sustituían a la muy apreciada flota de cruceros ligeros de la Armada española de los años veinte a los sesenta de los que hablamos antes, magníficos buques que, por su obsolescencia, habían ido marchando al desguace hasta desaparecer por completo de las listas en la siguiente década.



Aunque fuera un destructor FRAM desechado de la US Navy, el D-65 *Blas de Lezo* era un excelente buque antisubmarino norteamericano que prestó buenos servicios en España, hasta que una crisis económica lo remitió al desguace

Fue entonces, a partir de 1973, cuando llegaron los cinco FRAM (*Churruca*, *Gravina*, *Méndez Núñez*, *Lángara* y *Blas de Lezo*) construidos al final de la Segunda Guerra Mundial pero oportunamente reciclados y modernizados en la multitudinaria operación Nivel 1 para afrontar la amenaza submarina soviética, que les dotó, aparte de pista para aterrizaje de un helicóptero ligero Hugues 500-ASW de la 6.^a escuadrilla (a la que no podían albergar), un montaje misilístico ASROC y torpedos antisubmarinos. Montar tan potente armamento y sistemas de detección contra la amenaza subacuática convirtió sin embargo, con el tiempo, su limitada electrónica y radárica de superficie en inferior a la de sus congéneres de flota, de donde procede el tal vez injusto mote de Los ciegos de la Once, refiriéndose a la Undécima Escuadrilla que formaron.

El D-65 *Blas de Lezo* presentaba varias particularidades. Llegó, como sus hermanos, cedido temporalmente hasta el año 78, cuando se adquirió por la Armada; en principio debía haber sido el *USS Hanson*, surto en la base de Norfolk, que se rechazó, optándose por el *USS Noa*, recibido en Miami. Con respecto a sus hermanos la gran diferencia era que montaba sus dos torres apareadas de cañones de 127 milímetros en la proa, bajo el puente de mando y en dos niveles, quedando la popa libre y despejada para la pista del helicóptero. Resultaba, igual que aquel que le dio nombre, inconfundible.

La primera misión de estos destructores fue bien desagradable, la operación Golondrina para la evacuación de veinte mil personas del Sahara español tras la muerte de Franco en 1975. Desplegados en aguas del estrecho y Marruecos, se vieron envueltos en algunos incidentes, aunque su actividad fundamental era formar parte, como buques de escolta, de las agrupaciones operativas de la Armada, cuyo núcleo era, casi siempre, el portaaeronaves *Dédalo*. En 1981 los *Blas de Lezo*, *Churruca* y *Lángara*, junto con dos destructores también exnorteamericanos Fletcher, el portaaeronaves y los transportes *Castilla* y *Aragón* comparecieron en la revista naval de Barcelona en una versión de la Armada con todos los buques ex US Navy.

Esto no duraría mucho tiempo; al año siguiente, los *Blas de Lezo*, *Gravina* y *Lángara* estuvieron presentes en la botadura del nuevo portaaeronaves *Príncipe de Asturias*, que se desguazó en 2014. La formación en 1983 de las Fuerzas de Vigilancia Marítima Exclusiva (FUVIMAR) para el control de la zona marítima exclusiva de doscientas millas implicó a los diez Gearing y Fletchers españoles, quedando los *Blas de Lezo*, *Jorge Juan* y *Lepanto* destinados al Cantábrico.

Finalmente sería la crisis de 1990 la que empezó a remitir al desguace a Los ciegos de la Once, sustituidos paulatinamente por las nuevas fragatas FFG, también de procedencia americana, pero construidas en España. Los primeros resultaron, precisamente, los *Churruca*, *Gravina* y *Blas de Lezo*, seguidos al año siguiente (1992) por los *Lángara* y *Méndez Núñez*. Al *Churruca* le tocó la ingrata tarea de servir de blanco en unas maniobras cerca de Canarias en las que resultó hundido (diciembre 1991). Con casi

medio siglo de servicios en dos Armadas, y dieciocho años de servicio en la española, el D-65 ha resultado hasta el momento el *Blas de Lezo* más longevo en servicio: venerable anciano ciego para rememorar a un memorable tuerto invicto.

Características: eslora, 120 metros; manga, 14 metros; calado, 4,7 metros; desplazamiento, 3000 tons. Aparato motor: 60 000 caballos. Armamento: 4 cañones de 127 milímetros apareados en dos torres; un lanzacohetes ASROC de ocho celdas en el combés; dos montajes de torpedos antisubmarinos. Categoría: escolta antisubmarino y patrullero de zona económica exclusiva.

FRAGATA F-103 BLAS DE LEZO: 2004

Coincidiendo prácticamente con el bicentenario de la batalla de Trafalgar, la Armada española recibió al fin un buque construido en España que hacía honor a la memoria del marino cuyo nombre iba a llevar. Conocida en su momento como «la joya de la corona», la F-103 es la tercera de las fragatas F-100, de las cinco en total de que se dispone (F-101 *Alvaro de Bazán*, F-102 *Almirante Juan de Borbón*, F-103 *Blas de Lezo*, F-104 *Méndez Núñez* y F-105 *Cristóbal Colón*). Su aspecto, con un lanzado casco oceánico, grandes volúmenes de puente y superestructuras y perfiles moderadamente *stealth* (furtivas), con casi todo el armamento integrado en el casco, es soberbio.



El mejor buque de combate que ha llevado —y lleva— el nombre de *Blas de Lezo* es la fragata F-103 del tipo F-100 o AEGIS, en su momento las mejores del mundo, y gran éxito de la construcción naval española y el astillero Navantia Ferrol

Son los buques de gran porte más modernos de la Armada. Se encargaron a la Bazán de Ferrol (luego Izar) el 31 de enero de 1997 con un

convenio entre los ministerios de Defensa e Industria, satisfaciendo estándares estructurales de la US Navy, con acero H-36 de alta resistencia en casco y superestructura y DH-55 para traca de cinta, trancañil y pantoque. Tienen cuatro cubiertas y trece mamparos estancos transversales, estando dotadas con cuatro zonas de control de fuego y averías. Pero la auténtica novedad de estos barcos, que hicieron de ellos en su momento los mejores del mundo, es el sistema de radar SPY-1D AEGIS, capaz de gestionar simultáneamente hasta noventa blancos. El AEGIS consta de cuatro paneles radiantes o antenas fijas orientadas perpendicularmente entre sí, formada cada una por 4350 elementos emisores, que guían los misiles en el tramo final de su carrera hasta el blanco.

Estos magníficos buques de guerra disponen de aletas estabilizadoras trapezoidales no retráctiles, y dos anclas AC-14 de acero fundido de 6,5 tons. cada una. Los cascos tienen alta resistencia a explosiones submarinas, pulsos electromagnéticos y ambientes NBC. Pero, a pesar de tan brillantes características, la F-103 *Blas de Lezo* ya ha vuelto a mostrar su peculiaridad con un incidente que se produjo en aguas de Escocia, en 2007, durante unos ejercicios OTAN, cuando tocó fondo liberándose luego normalmente. Actualmente, con diez años de servicio, afronta al menos otros tantos antes de su primera modernización; tiene una vida prevista de treinta años. Es el *Blas de Lezo* mayor construido hasta el momento, y no deja de ser curioso figurarse lo que hubiera podido decir el titular si hubiera subido a bordo.

Características: eslora, 147 metros; manga, 18,7 metros; puntal, 9,8 metros; desplazamiento, 5870 tons a plena carga. Aparato propulsor CODOG que consta de dos turbinas de gas General Electric LM-2500 y dos motores diésel Bravo-Izar Caterpillar a dos líneas de ejes. Autonomía de 4500 millas, velocidad, 28 nudos (18 a velocidad de crucero). Armamento: 48 celdas para misiles antiaéreos SM-2 con 80 kilómetros de alcance y ESSM de defensa próxima con 7 kilómetros, 8 misiles SS Harpoon en dos afustes cuádruples. Dos afustes para torpedos antisubmarinos de 324 milímetros Mk 46 modelo 5. Dos helicópteros SH60B Seahawk LAMPS III antisubmarinos. Un cañón Mk 45 modelo 2 de 127/54 milímetros en el castillo de proa. Categoría: escolta antiaéreo de flota, buque de patrulla y dominio naval.

11

¿El mejor de los marinos?

MIRANDO AL PASADO

Es frecuente leer, en especial entre los artículos publicados durante la llamada lezomanía, que Blas de Lezo ha sido el mejor marino español de todos los tiempos. Sin duda se trata de una afirmación controvertida, en especial de forma absoluta, sin consideraciones al rango histórico del personaje u olvidando el de las otras generaciones de marinos con las que se debería comparar. Muy posiblemente se pueda hablar de nuestro protagonista como uno de los mejores y más destacados marinos españoles; pero para hacernos cargo de la verdadera dimensión de esta sentencia es preciso situar el personaje primero ante el pasado que ya constaba cuando él comenzó su carrera, luego ante sus contemporáneos y, por último, ante los que pudieran comparársele posteriormente.

A grandes rasgos, la historia de la Marina española —una de las más antiguas del mundo— conoce cinco épocas diferentes: la medieval, en la que se confunde con la Marina castellana, disputando remotas batallas como las de Winchelsea, La Rochelle o la conquista de Sevilla; otra y muy significada imperial, que puede abarcar desde el descubrimiento de América (1492) hasta la extinción de la dinastía Habsburgo en el trono español (1700); una tercera era borbónica en la que la Real Armada, de 1702 a 1868, se comporta como gran potencia marítima no hegemónica, en

cuyos inicios hay que insertar a Blas de Lezo. Después vendría una cuarta etapa decadente marcada por el inmenso trauma de la guerra hispanoestadounidense de 1898, momento en que la Armada alfonsina toca fondo; y una quinta y última fase con diferentes «reconstrucciones»: la Ley Maura-Ferrándiz de principios del siglo xx que la transforma en Marina con acorazados tipo Dreadnought, torpederos y submarinos; la Ayuda Americana, en la segunda mitad del siglo, trae la incorporación de portaviones y aviones de despegue y aterrizaje vertical. Por último, se entra en el siglo xxi con las fragatas tipo F-100 (entre ellas la mencionada F-103 *Blas de Lezo*). Durante esta última fase podemos hablar de una Armada «subordinada» a intereses europeos y de la OTAN, que difícilmente —por efectivos y limitaciones presupuestarias— puede mantenerse entre las diez mejores del mundo aun cuando por sus realizaciones constructivas, operatividad en maniobras y (sobre todo) permanente presencia y despliegues en conflictos internacionales se la pueda considerar de las más destacadas.

Cinco etapas, pues, en las que empezar a buscar rivales para Blas de Lezo: medieval, imperial, borbónica, decadente y subordinada. De la época medieval apenas conocemos algo más que los nombres de los marinos destacados: Ambrosio Bocanegra, Fernán Sánchez de Tovar, Carlos de España, Ramón de Bonifaz. Por la calidad de sus barcos y las empresas y navegaciones que podían emprender resulta prácticamente imposible la equiparación con la época borbónica de Blas de Lezo, pues no contamos con parámetros comparables. Es en la época imperial, después de la gran etapa de los descubrimientos, cuando empezamos a encontrar rivales muy difíciles para Blas de Lezo, cuyas hazañas conocemos bastante bien: Juan Sebastián Elcano y la primera vuelta al mundo, Andrés de Urdaneta y el tornaviaje por el océano Pacífico, Miguel López de Legazpi y la conquista de las islas Filipinas, Juan de Austria y la batalla de Lepanto, Álvaro de Bazán y la conquista de las islas Azores, Fadrique de Toledo y la victoria del estrecho frente a los holandeses, Antonio de Oquendo y la batalla de los Abrojos o Pernambuco, Carlos de Ibarra, vencedor de Pan de Cabañas y un largo etcétera. De todos ellos, probablemente los rivales más serios para Blas de Lezo sean Juan Sebastián Elcano y Álvaro de Bazán, que han

pasado ambos —por derecho propio— a los anales de la Armada. Por tanto, y con solo dos etapas estudiadas, ya tenemos al menos dos candidatos notables a disputarle el título de mejor marino español a nuestro biografiado.

Cuando Blas de Lezo, después de su aprendizaje en la Armée Royale de Luis XIV, ingresa en 1712 en la Real Armada española por intercesión de Andrés del Pes tras las victorias borbónicas de Almansa (1707) y Brihuega (1710), la guerra de sucesión se debate hacia el aislamiento de los austracistas en Barcelona y Cataluña, cerco al que colaborará Blas de Lezo como comandante de un buque de Felipe V. No es, por tanto, defensor de la ancestral monarquía Austria y Habsburgo como fueron Bazán, Juan de Austria o Fadrique de Toledo, pero sí claro continuador y heredero de las glorias navales de Elcano, Urdaneta o Legazpi. Al ingresar en la flamante Real Armada española, Blas de Lezo recoge toda la herencia imperial en compañía de otros pioneros como Baltasar de Guevara, el marqués de Mary o Gabriel de Alderete, estos bajo la inmensa sombra protectora del gran decano superviviente de la época de los galeones, el veterano constructor de barcos y luego almirante Gaztañeta, en el que se apoyarán los nuevos ministros de Marina del reino, Patiño y Campillo, obligados también a financiar una pléyade lamentable de mercenarios y buscadores de fortuna casi todos ellos de origen francés o irlandés, llegados a la Armada, entre otras cosas, por el escaso juicio del abate Alberoni.



Álvaro de Bazán, gran marino español y almirante de Felipe II, veterano de la victoria de Lepanto, artífice de la conquista de las islas Terceiras (Azores) e ideólogo y fundador de la Armada para la empresa de Inglaterra de 1588, mal llamada Invencible. Resulta muy difícil poder situar, a nivel de la misma Armada, a Blas de Lezo por encima de Bazán; aun cuando sus orígenes fueran distintos. Su capacidad de entrega a la empresa real llevó a ambos al sacrificio de la propia vida en el empeño, inacabado para Bazán y exitoso para Blas de Lezo.

El único profesional con pericia náutica, valor personal y categoría como para recoger la herencia de la etapa imperial en época borbónica es sin duda Blas de Lezo, con la capacidad de mando de un marino de la época imperial, acreditada experiencia por su prolongada carrera llena de sinsabores y minusvalías e indudable capacidad de sacrificio. Pero lo que, probablemente, le permite situarse como el primer marino imperial de la generación borbónica fue su indomable carácter, más propio de un Magallanes, un Sebastián Veniero o un Antonio de Oquendo que de un marino científico e ilustrado cuya generación alumbraban sus seguidores. Sin embargo, Blas de Lezo tiene otros dos claros predecesores imperiales en el aspecto de valor y coraje desplegado frente al enemigo, ambos auténticos desconocidos a los que la historia ha querido relegar: por un lado, Fadrique

de Toledo, aristócrata almirante vencedor del tercer combate del estrecho frente a los holandeses en 1621; por otro, Francisco Ribera, el mejor comandante del virrey de Sicilia y Nápoles, duque de Osuna, que logró para este las brillantes victorias de cabo Celidonia y el estrecho de Otranto en 1616 y 1617, frente a otomanos y venecianos respectivamente.



El gran y desconocido Fadrique de Toledo, almirante de Felipe IV, destaca entre sus colegas por su victoria en el tercer combate del estrecho (1621) sobre los holandeses y la venturosa expugnación de la bahía de Todos los Santos en 1624.

Su carrera, sin embargo, se oscureció completamente por la implacable persecución del conde-duque de Olivares los últimos años de su vida. Una conspiración cortesana acababa así con un gran hombre de mar.

COMPARACIÓN CON EL ENTORNO

Aunque Blas de Lezo resplandece con luz propia frente a sus contemporáneos, en el siglo XVIII la Real Armada borbónica emerge con fuerza renovadora de la mano de grandes personajes ilustrados también notables marinos; se trataba, sin duda alguna, de una generación diferente a la de Blas de Lezo, que queda como «puente» entre las Marinas imperial y borbónica. No es fácil encontrar comparaciones en una nueva Marina donde se van a reivindicar profesionales de mar de corte diametralmente distinto como el capitán de navío Jorge Juan y Santacilia o el jefe de escuadra Juan José Navarro, inferiores al guipuzcoano en carácter, bravura o experiencia a pie de mástil, pero enormemente superiores en conocimientos científicos y aportación humanística a la Armada. Blas de Lezo, ingresado como sabemos inicialmente en la Armée Royale de Luis XIV, no tuvo la suerte de poder asimilarse a esta «nueva ola». Además, su destino durante largo tiempo en la remota Armada del Mar del Sur seguramente impidió que unos y otros se codearan intercambiando conocimientos.

Para Jorge Juan, Ulloa y Navarro, el veterano marino guipuzcoano debía aparecer como un extravagante producto de una época confusa en la que la propia España se había debatido en guerra civil víctima de sus propias contradicciones; los marinos imperiales, de cuyos más famosos nombres les separaba más de un siglo, eran venerables recuerdos del pasado, y los grandes navegantes y exploradores, admirables titanes casi míticos que se echaban a la mar sin poder contar con precisos instrumentos de navegación, el cálculo matemático avanzado y, sobre todo, los nuevos y excelentes buques, capaces de navegar bajo el viento a todos los rumbos indicados, pertrecharse para largas navegaciones y soportar temporales y avatares con garantías para sus comandantes y dotaciones.

En Jorge Juan encontramos digno candidato al reconocimiento de mejor marino español de todos los tiempos con un polifacético currículum capaz de dejar sin habla: científico, matemático, espía, viajero, marino, comandante, erudito, profesor y embajador antes que guerrero (que también lo fue); es panoplia difícilmente igualable. Existe, no obstante, un sutil hilo conductor entre Blas de Lezo y Jorge Juan, pues este último llega al remoto destino de Blas de Lezo en el puerto peruano de El Callao apenas unos años después de que el guipuzcoano —casado con una señorita limeña y ya con

familia— lo haya abandonado, y ha de hacerse cargo allí de una embarcación armada al ser conocida la presencia por aquellas aguas de la flota del comodoro Anson, desarrollando el plan fraguado en Inglaterra para apoderarse de América del Sur que culminará con el ataque a Cartagena de Indias en 1741.



Jorge Juan y Santacilia, por su perfil renovador de científico avanzado, viajero impenitente y navegante de larga distancia, puede sin complejos competir por el título de mejor marino español con Blas de Lezo, paradójicamente habiendo sido completamente diferente: si Blas de Lezo es el carácter, la bravura y la indomable resistencia, Jorge Juan es el estudio, el valor sereno, la generosa aportación a la Armada y el reconocimiento internacional.

Mientras Blas de Lezo defiende la plaza en heroica gesta, Jorge Juan, enrolado en la expedición académica de Godin, de La Condamine, Bouguer y su compañero Antonio de Ulloa, se halla como decimos en El Callao, a

las órdenes del virrey José Antonio de Mendoza Caamaño y Sotomayor, marqués de Villagarcía, que había relevado en 1736 al recalcitrante Armendáriz, marqués de Castelfuerte (que se enfrentó, recordemos, a Blas de Lezo y fue causa de su regreso a España en 1730). Juan y Ulloa necesariamente tuvieron que encontrar algún barco de los armados por Blas de Lezo durante su gestión al frente de la Armada del Mar del Sur, y, en 1742 —cuando el guipuzcoano ya había fallecido— el virrey Villagarcía, conociendo la proximidad de los restos de la flota del comodoro británico Anson, asignó a Jorge Juan y Ulloa el mando de dos pequeños buques corsarios que operaron frente a las costas peruanas durante ocho meses con diez mil pesos, de los que, a su regreso, devolvieron la mitad; provocando de este modo el asombro del respetable por la infrecuencia del gesto con fondos públicos, los cuales, aún en nuestros días, son «dinero de todos y dinero de nadie».

Jorge Juan, Antonio de Ulloa y Blas de Lezo defendieron los virreinos sudamericanos por las mismas fechas en diferente destino durante la guerra del Asiento contra los ingleses, pero sin llegar a encontrarse. No hubiera dejado de ser curiosa la presencia del duro y bregado Blas de Lezo, de cincuenta años, ante los dos jóvenes científicos de poco más de veinte que, audaces, se hacían a la mar a la caza de algún descuidado buque enemigo, a riesgo de topar con el potente *Centurión* de Anson, de sesenta cañones, que era el único navío británico superviviente, perdido también el *Severn*, de cincuenta. Finalmente, Anson, conocida la derrota de Vernon en Cartagena de Indias, emprendería la caza de la Nao de Acapulco abandonando las costas peruanas para internarse después en el Pacífico. El peligro en estas costas, lo mismo que en el Caribe, había desaparecido.

Si Blas de Lezo fue mando «a pie de obra» y Jorge Juan destacado científico, el jefe de escuadra Juan José Navarro, vencedor del combate o batalla de Tolón o cabo Sicié en 1744, era un marino erudito que se movía como pez en el agua en la corte de Felipe V. Tenía también un notable historial guerrero y estuvo con Blas de Lezo en la conquista de Orán de 1732, ambos al mando de un buque, el guipuzcoano del *Santiago* y Navarro del *Castilla*. Su carrera resulta hasta cierto punto paralela, pues si Blas de Lezo es nombrado jefe de escuadra en 1732, Navarro, veterano de las

campañas contra los berberiscos, recibe los mismos honores en 1737, cinco años después. Pero uno era indómito comandante capaz de enfrentarse al mando, mientras que el otro pasaba por marino cultivado y diplomático, capaz de aguantar con paciencia (durante la larguísima reclusión de sus buques en Tolón) todos los agravios y traiciones de los «aliados» franceses para terminar evitando la destrucción de la escuadra del Mediterráneo por los almirantes británicos Mathews y Lestock.

¿Quién de los dos fue mejor? No es posible decirlo pues, en la misma época, ambos obtuvieron señaladas victorias sobre los británicos — Cartagena para Blas de Lezo en 1741 y Tolón para Navarro en 1744— llevando así la guerra del Asiento, conflicto comercial al fin y al cabo, a un claro resultado de tablas. Tal vez la prensa sensacionalista y mediática habría preferido a Blas de Lezo, siempre capaz de proporcionar un titular, mientras Navarro habría sido el favorito del sensato almirantazgo, que por su propia mano habría redactado el parte de operaciones contentando a todos. Cuando Blas de Lezo intentó lo mismo (es decir, tomar la pluma) es sabido cómo se ganó la visceral enemistad del virrey Eslava, acusándole de «achaques de escritor». Navarro, pluma en mano, habría vencido sin paliativos a Eslava, gracias también a su proximidad cortesana, pero esto no quiere decir que fuera mejor almirante o marino que Blas de Lezo. Veinte años después de la heroica defensa de Cartagena, surge un nuevo héroe en la fracasada defensa de La Habana de 1762, don Luis de Velasco, cuya carrera se vio truncada por la derrota. De haber tenido éxito esta campaña, sin duda, Velasco sería personaje comparable con Blas de Lezo, Jorge Juan o Juan José Navarro en la época borbónica.

MIRANDO AL FUTURO

El fin del siglo XVIII, con las guerras revolucionarias y napoleónicas, trae un auténtico alud de marinos españoles dignos de todo crédito, que habían efectuado su aprendizaje y carrera en la Real Armada de Fernando VI y Carlos III. Los más modernos son los luego conocidos como «marinos de Trafalgar», y entre los más antiguos podemos destacar a Luis de Córdova,

Juan de Lángara, José de Mazarredo, Gabriel de Aristizábal o el formidable Antonio Barceló, mientras que la nefasta jornada de Trafalgar deja nombres inmortales como Federico Gravina, Cosme Churruca, Dionisio Alcalá Galiano, Cayetano Valdés, Antonio de Escaño, Baltasar Hidalgo de Cisneros o el muy destacado Ignacio María de Álava que, cuando iza su enseña en el *Santa Ana* para enfrentarse al *Royal Sovereign* de Collingwood, venía de efectuar una asombrosa vuelta al mundo con la escuadra de fragatas de Filipinas y el navío de setenta y cuatro cañones *Montañés*, atreviéndose incluso a atacar a los buques británicos en el puerto de Macao con el navío *Europa* y fragatas francesas. Igual que Velasco, Álava (segundo de Gravina en el mando) sería comparable a Álvaro de Bazán, Blas de Lezo o Juan José Navarro de haber sonreído a los francoespañoles la victoria en 1805 frente al cabo Trafalgar.



Ignacio María de Álava, junto con Fadrique de Toledo o Francisco Ribera, es uno de los *alter ego* más desconocidos de Blas de Lezo durante las épocas

borbónica e imperial, respectivamente. A su notable historial guerrero como comandante de la fragata *Santa Bárbara* durante la guerra de las Trece Colonias y la participación en Trafalgar aunó la increíble odisea de circunnavegación al final del siglo XVIII como comandante de la escuadra de Filipinas al mando de los navíos *Europa*, *San Pedro* y *Montañés* junto a un puñado de fragatas.

El alud de marinos «trafalgareños», junto con la deliberada marginación de la memoria de Blas de Lezo durante la última fase de la Marina borbónica española, es causa de que historiográficamente se haya considerado de forma tradicional y poco rigurosa que en la Marina no hubo nada desde los descubridores hasta la formación de la Real Armada, cuando, en realidad —como acabamos de ver— las Armadas de Felipe II, su hijo y su nieto estuvieron llenas de grandes marinos (Bazán, Oquendo, Toledo, Ribera, etc.) que, como comandantes imperiales, pasaron a segundo plano frente a los brillantes pero derrotados borbónicos. La memoria de Blas de Lezo se disipa al quedar en una extraña «tierra de nadie» desconocida por los cronistas, y enterrada bajo el alud de «marinos de Trafalgar», aunque por su propio peso termine por reivindicarse a finales del siglo XX constituyendo el fenómeno de la lezomanía. España puede relegar al olvido o apasionarse hasta el fanatismo por un personaje, pero es raro que sepa ubicarlo en su sitio con una valoración sensata y coherente.

Reconstruida bajo el reinado de Isabel II (hija de Fernando VII), la Marina decimonónica aportará también al último de los grandes comandantes, Casto Méndez Núñez, que aunará a una larga experiencia guerrera y marinera en Filipinas con la corbeta *Concordia* haber sido el primer comandante de un acorazado español, la fragata *Numancia*, alcanzando los laureles de la gloria con el bombardeo de El Callao de 1866, polémico por sus efectos y resultado, pero elogiado hasta por el mismo almirante austríaco Teguethoff, vencedor de la subsiguiente batalla de Lissa frente a los italianos. Méndez Núñez es otro justo competidor de Blas de Lezo, y el último de los comandantes en jefe, como hemos dicho, pero no postrer personaje de una Marina española comparable con el héroe, pues la segunda mitad del siglo XIX, junto con espléndidos técnicos innovadores como el genio Isaac Peral, Narciso Monturiol y Cosme García, trae otro nombre inmortal para la Armada que, de forma parecida a Jorge Juan, reúne

en su sola persona la faceta de navegante de larga distancia con amplia experiencia guerrera en Cuba y Filipinas, proximidad real y cortesana, como Juan José Navarro, añadiendo la de experto técnico y atrevido innovador para la Armada en plena época revolucionaria para las Armadas con la incorporación del torpedo y los torpederos: el asturiano Fernando Villaamil y Fernández Cueto.



Casto Méndez Núñez, primer comandante de un acorazado con bandera española y artífice del bombardeo de El Callao, es personaje perfectamente equiparable a Blas de Lezo en una época decadente en la que una posible victoria ante los

clásicos adversarios —Gran Bretaña, Holanda o Francia— quedaba ya fuera de cualquier posibilidad. Supo, no obstante, mantener con su escuadra del Pacífico iniciativa, honor y contundencia que le granjearon el respeto de austríacos, británicos y estadounidenses.

Villaamil es, aparte de marino de su época, viajero incansable (Cuba y Filipinas) como Jorge Juan, comandante decidido, hábil cortesano y técnico de clara visión de futuro, todo ello unido a una breve carrera política que desarrolló en la década de 1880, y que pronto dejaría completamente desengañado. Lo que no abandonó nunca fue su profunda vocación marinera, completamente satisfecha con la vuelta al mundo (1892-1894) al mando de la corbeta de la Armada *Nautilus*, exclíper *Carrick Castle* de la Union Castle, realizada como buque-escuela pero en realidad como embajador español en el cuarto centenario colombino (1492-1892). Previamente, sus clarividentes gestiones en Inglaterra habían llevado a la Armada a contratar, en el astillero escocés de Thompson en el río Clyde, la realización del buque contratorpedero *Destructor*, bautizado por Villaamil con éxito e incorporado después por todas las Marinas como unidad genérica, empezando por la británica que —como no podía faltar— quiso luego adjudicarse la invención del modelo con el *Hornet*, derivado del *Destructor* de Villaamil. Nombrado comandante del buque que él mismo había inventado, lo trajo a España en 1887, y en 1888 realizó la travesía Ferrol-Cartagena con cinco torpederos, resultando uno de ellos averiado por temporal en Finisterre del que fue rescatado por el propio *Destructor*.



D. FERNANDO VILLAAMIL Y FERN. CUETO. CAPITAN DE NAVIO MUERTO GLORIOSAMENTE POR LA PATRIA, EN EL ATAQUE DADO POR LOS AMERICANOS A LA PEQUEÑA ESCUADRA ESPAÑOLA.

Posiblemente el último marino español comparable a Blas de Lezo sea Fernando Villaamil, marino vueltamundista, transformador de todas las Armadas del mundo incorporando el antitorpedero *Destructor* y valiente guerrero en las campañas de Cuba y Filipinas, en las que terminó sacrificando su vida a bordo del destructor *Furor* en Santiago de Cuba, coincidiendo con la gran tragedia de la época decadente, la guerra hispanoestadounidense de 1898.

Resulta por ello muy triste que, en pleno auge de la época decadente, Fernando Villaamil, con los destructores *Furor* y *Plutón*, viera su existencia truncada en el combate de Santiago de Cuba por los disparos de los cañones de 152 milímetros de la artillería secundaria de acorazados y cruceros norteamericanos. La Marina española culminaba así su época decadente romántica decimonónica con el sacrificio de uno de sus mejores y más geniales marinos, totalmente equiparable a Blas de Lezo dentro de su época y posibilidades.

El siglo xx trajo las Armadas «tecnológicas», con la incorporación de nuevos marinos para manejar los modernos acorazados Dreadnoughts, los

cruceros patrulleros, los destructores, torpederos, submarinos y, muy pronto, los aviones y portaviones. En la estela del emérito Isaac Peral (siempre emparejado con los inventores Narciso Monturiol, Cosme García, Arturo Génova y el almirante García de los Reyes) surge, con el comienzo de siglo y la renovación de la Armada tras la catástrofe de 1898, el genio inventor de Jaime Janer Robinson en las direcciones de artillería y sistemas de puntería de los cañones de gran calibre de los acorazados y cruceros, también heroicamente fallecido en la campaña africana, a bordo del crucero *Cataluña*. Y como grandes promotores de la revolución de la Armada pasando de naval a aeronaval, hay que citar a dos grandes almirantes de ante y posguerra, Pedro Cardona y Saturnino Suances, respectivamente.

Gracias a todos ellos la Marina española es hoy lo que es en tiempos en que un héroe de carácter, individualista, minusválido, indomable, entregado, experto y de recursos como Blas de Lezo resulta ya, por la propia estructura del Estado, la institución y los convencionalismos sociales, sencillamente imposible. Pero ello no puede hacernos olvidar que, junto a Blas de Lezo, se pueden citar al menos otros diez a los que podría ponerse el mismo título de «mejor marino español», como Juan Sebastián Elcano, Álvaro de Bazán, Fadrique de Toledo, Antonio de Oquendo, Francisco Ribera, Jorge Juan y Santacilia, Antonio de Escaño, Ignacio María de Álava, Casto Méndez Núñez y Fernando Vilaamil, por no hablar de otros más alejados y de biografías aún por remachar, como Martín de Bertendona, Miguel de Horna, Octavio de Aragón, Cosme Churruca y muchos otros que aguardan a biógrafos y cronistas. Hablar, pues, de Blas de Lezo como el mejor marino español de todos los tiempos no es mentir, pero sí hurtar méritos —la mayor parte de los casos por desconocimiento— a otros grandes marineros españoles, junto a los que el propio Blas de Lezo seguramente se hubiera sentido muy honrado.

Anexo documental I

Por cortesía del Archivo Militar de Segovia, donde obra el documento original, transcribimos aquí, de forma comprensible para el lector, el testamento (incompleto) de Blas de Lezo y su esposa:

Sello Cuarto (Carolus III), veinte maravedís, año de mil setecientos y setenta y uno.

Testamentaría de los señores don Blas de Lezo y doña Josefa Mónica Pacheco Arauso de Solís, marido y mujer, teniente general que fue de la Real Armada de Su Majestad. El primero, natural de los Pasajes, provincia de Guipúzcoa, y la segunda del valle de Locumba, Reino de El Perú.

Fue juez en el Puerto de Santa María don Hipólito Gallo, supremo don Francisco Uruburo de Toro. Señor del supremo consejo de guerra. Secretario don Joseph Jachón, registrador Pereda.

Murió el excelentísimo señor don Blas de Lezo en Cartagena de Indias a 8 de septiembre de 1741.

La excelentísima señora doña Josefa Mónica Pacheco, en el Puerto de Santa María a 29 de mayo de 1743.

Liquidación, cuenta, partición y adjudicación de los bienes, hacienda y efectos que quedaron por fin y muerte de los excelentísimos señores don Blas de Lezo y doña Josefa[o]nica Pacheco Arauso de Solís, marido y mujer: entre los señores don Blas Fernando; don Thomás; doña Josepha Antonia; doña Agustina

Antonia; doña Henríquez Antonia y doña Ignacia Antonia de Lezo, sus seis hijos legítimos. Y hoy se hallan refundidos los derechos.

Reparos que se notan en la partición de bienes de los excelentísimos señores don Blas de Lezo y doña Josefa[o]nica Pacheco ejecutada por el licenciado don Miguel Hernanz López, con fecha de 24 de diciembre de 1771, contradiciendo la que practicó el licenciado don Joseph Pablo Muñoz de Camarena en 20 de noviembre de aquel año.

Preliminar

Antes de entrar a exponer los reparos que tiene la operación practicada por el licenciado Hernanz López se hace preciso suponer que este fue nombrado por don Eugenio Alvarado, quien expresamente tiene consentido que los contadores hiciesen la partición, conforme a lo que resulta de autos, sin necesidad de más documentos.

Arreglado a ellos, ejecutó la suya el licenciado Muñoz, nombrado por el marqués de Ob[v]ieco, con el método y reglas que ella manifiesta y según su entender, conforme a la disposición de derecho, poniendo el verdadero caudal, dirimiendo la sociedad legal, reintegrando las obligaciones que tenían contraídas y aplicando a los interesados los que...

[faltan documentos].

Memoria de las alhajas de plata, oro y piedras preciosas que necesitarían para el uso y decencia de sus personas los señores hijos de los excelentísimos señores don Blas de Lezo, teniente general de la Real Armada, y de doña Josefa Mónica Pacheco y Solís de las que están inventariadas en los autos con su testamentaría.

Plata labrada para el uso común de todos.

Una pileta grande para aguas benditas que pesa doce maxcos, cuatro onzas y cinco adarmes.

Seis manzeninas que pesan quince maxcos, cuatro onzas y cuatro adarmes.

Una palangana que pesa nueve maxcos, tres onzas y ocho adarmes.

Cuatro candeleros regulares que pesan nueve maxcos, cuatro onzas y doce adarmes.

Doce cuchillos con cano de plata reguladora.

Una palmatoria con velonera o candileja que pesa cuatro maxcos, cuatro onzas y diez adarmes.

Unas axmas para vinag[j]eras con sus tapas pladenas que pesan tres maxcos, dos onzas y dos adarmes.

Dos valexios pequeños que pesan un maxco, una onza y quince adarmes.

Trece cucharas y doce tenedores de varias calidades que pesan seis maxcos.

Dos jarrones de vino redondo con caño de barro y elotno doblado que pesan diez maxcos y tres onzas.

Tres docenas de platillos trincheros a la última moda menos uno que es de otra hechura que pesan setenta y dos maxcos y seis onzas resultando a ochenta y dos reales maxco.

Cuatro platonos medianos iguales que pesan veinte y dos maxcos y veinte onzas regulado por ser mejores que los que quedan a ochenta y dos reales maxco.

Una salvilla que pesa cuatro maxcos y cinco onzas regulado a ochenta y dos reales de plata.

Dos azafraneros iguales que pesan seis maxcos y tres adarmes regulado a ochenta y dos reales de plata.

Unas espabiladeras con un platillo que pesan un maxco, seis onzas y cuatro adarmes regulado a ochenta y dos reales de plata.

Una mostacera y un salero que pesan tres maxcos y seis adarmes.

Tres ensaladeras, dos iguales y una menor que pesan seis maxcos, cuatro onzas y tres adarmes regulado a ochenta y dos y medio reales de plata.

Dos cubiletes que pesan veinte onzas y cuatro adarmes regulados a ochenta y dos reales de plata.

Un espadón pequeño.

Alhajas de oro para el uso de don Blas Fernando de Lezo.

Una caja de oro que pesa cuatro onzas y veinte adarmes, un tomín ocho granos apreciada en [...].

Un par de hebillas de oro cuadradas con patillas y anillos de lo mismo que pesan dos onzas quince adarmes y dos tomines apreciadas en [...].

Una hebilla para corbata de oro por un valor de setenta y ocho reales de plata regulada por medio del aprecio de dos que ahí [...].

Un par de hebillas de charreteras granadas en oro en [...].

Una tumbaga de metal de China con una piedra cenefa con el enganche de oro.

Alhajas de oro y piedras para el uso de doña Josefa de Lezo.

Un par de manillas de perlas con catorce hilos cada una y por remates unas muletillas y bolitas de alfofax que pesan dos onzas, un adarme y dos tomines apreciadas [...].

Un aderezo de ormas y zarcillos de oro que pesa una onza y tres adarmes guarnecidas las ormas con cincuenta y tres diamantes y los zarcillos con cuarenta y seis en [...].

Un anillo de oro que pesa tres adarmes, dos tomines y dos granos guarnecido con seis diamantes rojos apreciado en (le falta un diamante).

Un anillo hermano del antecedente que pesa tres adarmes, un tomín y nueve granos guarnecido con siete diamantes en [...].

Un par de zarcillos de oro que pesan cuatro adarmes, dos tomines y nueve granos guarnecido con diez perlas los pendientes y nueve botones en [...].

Una cajita de oro con tres onzas, cuatro adarmes y tres granos evaluada en [...].

Un rosario engastado en oro con siete dieces cruz de Jerusalén engastado en oro que rebajado el peso de las cuentas por ver el mayor y cerrar peso de cuatro guías se regula en [...].

Una aguja de oro para el pelo que pesa diez adarmes y nueve gramos guarnecidos los botones con dieciocho diamantes vale [...].

Una tumbaguita de metal de China en [...].

Alhajas de oro y piedras para el uso de doña Agustina de Lezo.

Una cruz de plata guarnecida con treinta y tres diamantes tablas en [...].

Un par de zarcillos con sus botones y pendientes de diamantes prolar y tres dichos en ellos que forman un lazo montados en oro y van de cinco diamantes cada uno clavados en plata y los reverses del pendiente en oro con los botones.

Un rosario engastado en oro con siete dieces una cruz regulado en [...].

Un par de zarcillos guarnecidos con seis diamantes en plata.

Un brazalete de trumbaga en [...].

Una gargantilla con noventa y cuatro granos de perlas que pesan cinco adarmes fuertes y tiene un broche de plata con cinco diamantes en [...].

Una tumbaga de metal en [...].

Alhajas de oro y piedras para el uso de doña Henríquez Antonia de Lezo.

Un par de zarcillos de oro que pesan ocho adarmes y un tomín fuertes y están guarnecidas con cuatro perlas y en los medios dos diamantes apreciados en [...].

Un par de zarcillos de plata guarnecidos con cuatro diamantes tablas y dieciocho rojas.

Un rosario engastado en oro con ocho dieces y una cruz en [...].

Un par de zarcillos de oro que pesan cuatro adarmes y medio con dos perlas los botones y en medio dos diamantes y dos calatanas de perlas con pendientes en [...].

Un tumbagón de metal en [...].

Alhajas de oro y piedras para el uso de doña Ignacia de Lezo.

Un par de zarcillos de oro que pesan cuatro y medios de adarme con dos perlas los botones y en medio dos diamantes y dos calatanas de perlas con pendientes en [...].

Una crucecita pequeña de oro guarnecida con diez esmeraldas que está rompida, un par de zarcillos el uno con cuatro esmeraldas y el otro con tres, todo de oro que pesa ocho adarmes en [...].

Un rosario engastado en oro con una cruz y siete dieces que vale [...].

Un tumbagoncito pequeño de metal en [...].

Firmado don Blas Fernando de Lezo y Pacheco

Anexo Documental II. Los Asaltos a Cartagena de Indias

Colombia, como entidad geográfica, forma un cuadrilátero imperfecto dividido, de norte a sur y al 50 %, entre las cordilleras andinas del oeste y las amplias mesetas orientales. Estas últimas son cuenca de recogida de grandes ríos, Orinoco y Amazonas, mientras que las cordilleras han creado entre ellas, liberándolo en Barranca Bermeja, el cauce del río Magdalena, que pasa por importantes ciudades como Santander, La Gloria o Magangué, desembocando al Caribe en Barranquilla. Al norte de las cordilleras, este curso fluvial ha formado una gran llanura aluvial con su delta donde desembarcaron los primeros exploradores españoles al final del siglo XVI, Ojeda, Bastidas y Juan de la Cosa; pero hubo que esperar dos lustros (1510) para que se fundaran en el estuario, lindante con los arrecifes caribeños, el enclave de Darién, seguido de Santa Marta (1525) y Cartagena de Indias (1533), esta última a cargo de Pedro de Heredia, como sabemos. Geográficamente Cartagena se ubica sobre el paralelo de los 10° norte, al oeste de la desembocadura del Magdalena y sobre la isla coralina de Calamarí, en medio de un archipiélago de islas tropicales que recordaría Venecia si no fuera por la verdeante vegetación y la presencia de dos cerros próximos sobre tierra firme, San Lorenzo y la Popa.

PRIMER ASALTO: LA VENGANZA DE CORZO, 1543

San Sebastián de Calamarí, que es como primero se llamó Cartagena, se asentó sobre un poblado de pescadores precedente. Apenas diez años

después de su fundación la única casa de piedra era la del gobernador, siendo el resto un puñado de cabañas y chozas de madera, que, sin la presencia hispana, no se habría diferenciado mucho del pueblecillo pesquero indígena precedente. Ello no fue inconveniente para que un canalla, el piloto Corzo, revelara a los franceses hugonotes su existencia; Francia, por entonces, se debatía en las interminables guerras entre Francisco I de Valois y el emperador Carlos I de España y V de Alemania, por lo que Cartagena podía parecer «objetivo legítimo» para cualquier aventurero sin escrúpulos que solo necesitara una excusa para llevar a cabo sus tropelías.

Las guerras habían arruinado a Francisco, que presumía de rey mecenas y renacentista pero era pésimo administrador además de temerario inconsciente pues rubricó acuerdos con el Imperio turco exponiendo peligrosamente a toda Europa y la cristiandad. Por supuesto, para paliar las arcas vacías ningún soberano francés hizo nunca ascos a los asaltos sobre las posesiones portuguesas y españolas; así fue cómo, con solo diez años de existencia, Cartagena de Indias tuvo que soportar su primer ataque pirata. Estuvo a cargo de Robert Waal, que el 24 de julio de 1543 penetró en la bahía de Cartagena por la Bocagrande con cuatro bajeles y un patache guiados por el piloto Corzo que, al parecer, no podía pasar por alto la venganza sobre el teniente Alonso de Bejines, que le había agraviado.

Los humildes cartageneros vieron cómo, del millar de piratas que venían a bordo, desembarcaban casi la mitad dando vivas a Francia y pidiendo «fuego y sangre». La ciudad ni pudo ni supo reaccionar, cayendo inmediatamente en manos de los asaltantes, que lograron reunir, de arcas públicas y privadas, un botín de cuarenta mil ducados. No hubo violencia contra la modesta población civil, pero Corzo se vengó de Bejines dándole muerte con un puñal mientras decía: «Tal pago ha de llevar quien sin razón afrenta a los buenos»; resultó única víctima de este asalto, en realidad una *vendetta* personal recubierta de piratería y saqueo. Tras llevar a cabo sus designios, los franceses se retiraron.

SEGUNDO ASALTO: EL ODIO HUGONOTE, 1559

Enrique II, casado con la intrigante Catalina de Médicis, sucedió a Francisco I en el trono francés, manteniendo contra Felipe II de España la misma desastrosa política que su padre llevó a cabo contra Carlos I. Esto le condujo, entre otras catástrofes, a la tremenda derrota de San Quintín en el verano de 1557 frente a las tropas angloespañolas del conde de Pembroke, al servicio de España. Dos años después perecería como consecuencia de un terrible accidente en un torneo; pero los piratas hugonotes (protestantes) franceses, utilizando como excusa la exterminación a cualquier precio de papistas, emprendieron durante su reinado diversas expediciones y depredaciones en el ámbito del Caribe, saqueando el hugonote Jacques de Sores Santiago de Cuba y La Habana, donde cometió tremendos crímenes.

A principios de 1559 llegaron a Santa Marta otros dos piratas franceses hugonotes, Jean Martin Cotes y Jean de Beautemps, con siete bajeles y un millar de hombres; los indios flecheros, con veneno en las puntas de las flechas, a duras penas lograron rechazarles. Así que cuando, el 11 de abril, se dirigieron a Cartagena de Indias, el gobernador Juan de Bustos los esperaba con apenas medio centenar de arcabuceros y piqueros. Desembarcaron trescientos arcabuceros hugonotes y comenzó una durísima lucha, terminando —como no podía ser de otra forma— con la derrota de los desesperados defensores. Bustos había pedido ayuda a un cacique indio cercano, pero sus flecheros no acudieron a la cita. La defensa cesó cuando los asaltantes amenazaron con pasar a todo el mundo a cuchillo si continuaban hostilizándoles. Logrado un botín de cuatro mil pesos, los ladrones hugonotes se largaron con viento fresco.

TERCER ASALTO: LLEGAN LOS INGLESES, 1586

En 1585 España e Inglaterra, regidas respectivamente por Felipe II e Isabel I, se precipitaban al abismo de la Armada Invencible y la posterior Contraarmada, recrudeciéndose los ataques de una y otra parte y las provocaciones inglesas con asaltos en el Caribe, invasiones de Portugal y financiación y apoyo militar inglés con un cuerpo expedicionario a los rebeldes de los Países Bajos. El aventurero Francis Drake, que había

escapado del combate de Veracruz en 1568, cuatro años después (1572) daba comienzo a su carrera pirata dirigiéndose con dos naos —*Swann* y *Pascha*— al istmo centroamericano (Tierra Firme para los españoles) fracasando durante el mes de julio en Nombre de Dios y Cruces, donde se le opuso resistencia y fue rechazado. Entonces desembarcó con una partida que, unida a doscientos negros cimarrones y piratas franceses hugonotes, atrapó —al más puro bandolerismo— una de las caravanas de ochenta mulos que, cargadas de plata, cruzaban de Panamá, en el Pacífico, a Nombre de Dios, en el Caribe. Aunque sufriendo bastantes pérdidas, volvió rico a Inglaterra, lo cual fue suficiente aval para que la reina se decidiera a financiar su gran proyecto de 1577-1580, una expedición de seis bajeles alrededor del mundo, de los cuales solo el *Pelican* (rebautizado *Golden Hind*) regresó cargado hasta los topes con mercancías preciosas después de irrumpir por sorpresa en las costas españolas del Pacífico. En El Callao (donde entró la noche del 13 de febrero de 1579) decidió escapar después de armarse a toda prisa un escuadrón de doscientos cincuenta arcabuceros españoles contra él, pero no así en Santa, Trujillo y Payta, que fueron saqueadas después de incendiar las iglesias. Camino de Guayaquil capturaron la nao mercante *Nuestra Señora* de Juan de Antón con casi medio millón de pesos en oro a bordo, y luego la *Concepción* de Francisco de Zárate, a la que dejó en libertad tras robar su cargamento. Prosiguiendo su periplo, en México atacó Huatrilvo, pero no se atrevió con Acapulco, que estaba fortificado. Después de reaprovisionarse en San Francisco (California) donde entonces no había nada, se retiró por el Pacífico vía Marianas, Mindanao, Molucas y Timor, costearo frente a la India y África para doblar Buena Esperanza llegando a Plymouth a finales de septiembre de 1580.

Las protestas ante la corte de Isabel I del embajador español, Bernardino de Mendoza, fueron infructuosas, limitándose la soberana a recibir a Drake en los muelles de Plymouth aceptando sus regalos y otorgándole el título de caballero por su proeza; todo un insulto para Felipe II y España. Pero, en ese momento, este pasaba por graves momentos en los Países Bajos tras el amotinamiento de católicos y protestantes tras el saco de Amberes de 1576 provocado por la falta de pagos a los Tercios, es decir,

al Ejército español. Precisamente este año (1580) la llegada de Alejandro Farnesio como gobernador de los Países Bajos encarriló de nuevo la situación a favor de Felipe, especialmente después de la victoria de Gembloux, que obligó a los católicos flamencos a coaligarse en la Unión de Arrás. Pudo entonces Alejandro disponerse a emprender la serie de victorias que le llevaría al triunfo en la toma de Amberes en 1585.

Para entonces Drake estaba de nuevo en acción con una nueva empresa pirática en el Caribe. Ortega y Medina asegura que los espías españoles en la corte de Isabel I avisaron de los propósitos del pirata contra la América española; el aviso llegó a Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, que propuso que se enviara inmediatamente una carabela a Indias para dar la alarma. Pero el presidente del Consejo de Indias evacuó consultas con el cardenal de Sevilla, Rodrigo de Castro, que no estuvo de acuerdo con el almirante, y el aviso no se envió. Imperdonable: en septiembre de 1585 Drake zarpaba de Plymouth con los galeones de la reina *Bonaventure* y *Arot* acompañados de las naves particulares *Primrose*, *Leicester*, *Swallow*, *Minion*, *Tiger* y otras dieciséis menores con dos mil quinientos malhechores a bordo mandados por él y Martin Frobisher. Después de tocar en la ría de Vigo —donde incendiaron iglesias y conventos pero se les hizo prisioneros— y cruzarse con la escuadra de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, sin verse, tocaron en Canarias (Santa Cruz de La Palma) donde los fuertes de San Miguel y Santa Catalina abrieron el fuego contra ellos averiando gravemente el *Bonaventure*. Las lanchas de desembarco fueron rechazadas y una hundida con seis víctimas, tras lo que Drake y Frobisher decidieron dirigirse a la isla de El Hierro, donde tomaron agua antes de emprender la travesía atlántica.

El 10 de enero de 1586 aparecieron los piratas frente a las costas de La Española, desembarcando seiscientos piratas armados para tomar la ciudad de Santo Domingo. El gobernador interino Cristóbal de Ovalle apenas pudo reunir medio centenar de arcabuceros y treinta jinetes. Comprobada la superioridad enemiga —o tal vez coartado por su interinidad— Ovalle optó por retirarse, quedando Santo Domingo a merced de los invasores. Comenzaron los saqueos, robos y violencia contra la población civil, incluidos tortura, extorsiones y suplicio para revelar el paradero de tesoros

escondidos. Drake se instaló en la catedral, desde donde dirigía las negociaciones para el rescate de la ciudad, cifrado en cuatrocientos mil ducados. Al final, fueron solo veinticinco mil y, tras un mes de estancia en la humillada ciudad, esta fue destruida sistemáticamente, manzana por manzana, alcanzando la demolición a doscientas casas hasta los cimientos. Drake, popularmente conocido como «asaltador de galeones», se consagraba así primero como «asaltacasas» y no dejó piedra sobre piedra en una Santo Domingo indefensa.

A continuación, emprendió el camino de Cartagena de Indias. Tras los dos asaltos anteriores, esta ciudad estaba mejor defendida que Santo Domingo, contando con medio millar de soldados profesionales y otros tantos indígenas, todos al mando del gobernador Pedro Fernández de Bustos. Enterado de lo sucedido en La Española, preparó una defensa con trincheras y fortificación del puerto interior, cuya bocana se hallaba entre los fuertes del Manzanillo y la Cruz Grande (paso del Boquerón), estando el propio fondeadero, llamado de las Ánimas, protegido por los fuertes del Boquerón y el Pastelillo, este sobre la isla Manga. Sin embargo, los accesos exteriores a la bahía —a través de los pasos de Bocagrande y Bocachica— no estaban controlados ni fortificados.

Grave error; en la noche del 19 de febrero de 1586 Drake penetró con toda su flota por la Bocagrande, atacando el paso del Boquerón. Pero una cadena obstruía el paso, protegido por las dos galeras y la saetía *Napolitana* del general Vique Manrique, con lo que este primer ataque pudo ser rechazado. Desembarcaron entonces seiscientos asaltantes, emprendiendo por tierra el camino hacia la ciudad. Llegados a las trincheras, nada más empezar el combate huyeron los indígenas provocando el derrumbamiento de la defensa. Los piratas entraron en la ciudad, instalándose como en Santo Domingo, esta vez durante casi dos meses pues fue ardua la negociación. Drake pidió cuatrocientos mil ducados y al fin consiguió ciento ocho mil, después de los robos, abusos y violencias habituales. También Cartagena fue parcialmente demolida, para extorsionar a sus habitantes; la firma característica de *sir* Francis Drake.

Informado de los ataques ingleses, el gobernador de Cuba, Gabriel de Luján, hizo recluta de fuerzas que el 10 de abril cayeron sobre unos piratas

en Bayamo, apresándolos a todos. Resultaron ser franceses y pronto colgaron de la horca. Drake apareció frente a La Habana a finales de mayo con dieciocho bajeles, esperando apoderarse de una flota de Indias para redondear dividendos. Pero un millar de soldados españoles —piqueros y arcabuceros— tomaron posiciones, y Drake decidió marcharse. Cuando trató de hacer aguada en Matanzas, se mató a todos los piratas que se atrevieron a poner pie en tierra, optando el inglés por seguir hacia las costas de Florida, donde incendió San Agustín. Luego, tras recoger a los supervivientes de la colonia de Virginia, emprendieron el regreso a la patria; a su llegada, el indignado Bernardino de Mendoza contó un botín de unos doscientos mil ducados, habiendo muerto casi un millar de hombres en la expedición por enfermedades y enfrentamientos con los españoles. No existen cifras de cuántos inocentes habitantes de América perdieron la vida con este ataque. Tendría otras consecuencias, puesto que, a causa de él y para gran pesar de los marinos, en 1641 se decidió cerrar el paso de la Bocagrande hundiendo varios viejos buques y pontones en él, quedando solo el angosto acceso de la Bocachica completamente libre para los grandes navíos a la bahía.

CUARTO ASALTO: LOS FRANCESES ARRASAN, 1697

El Rey Sol Luis XIV empezó a regir los destinos de Francia en 1651, mientras el vecino imperio español de su tío Felipe IV se precipitaba en imparable decadencia. Luis codiciaba los Países Bajos españoles, el Franco Condado y otras muchas propiedades territoriales de su tío; como es sabido, anhelaba también, para alguno de los suyos, el trono español. Pero, sobre todo, lo que más deseó el rey francés durante todo su reinado fue recuperar el papel preponderante y hegemónico de Francia en Europa, suplantando para ello a España y manteniendo a raya el imperio austríaco y el ancestral enemigo inglés. De la mano de una eficiente administración, utilizó Francia como recurso financiero e instrumento para alcanzar todos sus fines sin escrúpulo alguno, no sin múltiples tropiezos y recalcitrantes enemigos

como el célebre Mambrú, (*sir* John Churchill, duque de Marlborough) al que sus generales nunca lograron superar en el plano militar.

España, ya con Carlos II, El Hechizado en el trono, quedó del bando enemigo en la llamada Liga de Augsburgo. Piratas y filibusteros de la parte francesa de la isla española —Santo Domingo— se lanzaron al asalto de Jamaica y la población dominicana de Santiago de los Caballeros. La venganza española esta vez fue terrible, derrotando en Sabana Real (1691) prácticamente todas las fuerzas francesas de la isla, que fueron aniquiladas incluido el gobernador francés *monsieur* de Cussy y todos sus lugartenientes por el maestre de campo Francisco de Segura Sandoval y el capitán Antonio Minier. Tomó el control de los filibusteros un tal Jean Baptiste Ducasse, que, con nuevos asaltos a Jamaica, provocó que españoles e ingleses, unidos, atacaran y expugnaran de franceses Guárico y Port de Paix.

Pero ya en Francia se preparaba la «contraofensiva» promovida por el propio rey Luis XIV: una flota de dieciséis barcos al mando de Jean Bernard Deschamps, barón de Pointis, incluyendo el insignia *Sceptre* de setenta y cuatro cañones y otros cinco bajeles de cincuenta (uno de los cuales era el *Fort* al mando de Coetlogon, ambos honorables veteranos de la batalla de Barfleur) para el asalto a Cartagena de Indias, en colaboración —esto es lo más vergonzoso— con la flota filibustera de Ducasse, doce unidades menores de las cuales el más poderoso era el *Cristo* de cincuenta cañones. Por lo que a efectivos humanos respecta, Pointis llevaba cuatro mil hombres a bordo de sus buques y los piratas, unos mil doscientos efectivos, gran parte de ellos irregulares. Frente a ellos, el gobernador español de Cartagena de Indias, Diego de los Ríos, apenas podía disponer de un millar de hombres útiles. Pero lo que iba a resultar revolucionario en este ataque eran las bombardas y lanzabombas franceses, cinco buques en total especialistas en asedios que ya habían batido Alicante, Génova y Argel, demostrándose decisivos al otro lado del Atlántico.

En el siglo transcurrido desde al ataque de Drake diversos gobernadores de la plaza habían protegido y fortificado Cartagena de Indias, destacando en esta tarea Pedro de Zapata y Mendoza. El núcleo urbano de Cartagena estaba amurallado y protegido por el baluarte de la Media Luna y todo el

conjunto se defendía con el castillo extramuros de San Felipe de Barajas, a cargo de los setenta hombres de Juan Miguel de la Vega. El puerto quedaba bajo el tiro de los fuertes de Santa Cruz y el Pastelillo (Boquerón); pero el estado de las defensas era de semiabandono por la incuria general producida por la gestión del vigente gobernador. La entrada de la Bocagrande había quedado definitivamente inoperante con el naufragio allí de dos buques portugueses en 1695, y otros fueron hundidos por sus armadores en la bocana del puerto de Cartagena; pero se zabordaron tan delicadamente (para poderlos reflotar) que los franceses lograrían hacerlo con toda facilidad, dejando expedita la entrada. Todas las murallas y fortificaciones tenían un número de piezas de artillería asignadas, pero el estado de las cureñas y soportes era tal que apenas soportaban dos o tres disparos antes de quedar desmontadas por la reculada. En cualquier caso, tampoco hubieran tenido acopio de municiones para mucho más.

A la postre, la única fortaleza que se comportaría como tal fue el nuevo fuerte de San Luis de la Bocachica, al mando de Sancho Jimeno de Orozco, que, bien construido por Zapata, tenía cuatro reductos y treinta y tres cañones, pero solo ciento veintinueve defensores. Por fin, el 8 de abril de 1697 llegó aviso a Cartagena de que una imponente flota en pie de guerra se encaminaba hacia la ciudad tras haberse aprovisionado y reforzado en la parte francesa de Santo Domingo, punto de *rendez-vous* con los piratas de Ducasse. Apenas cinco días después estaban frente a las murallas, a la que se aproximaron el navío *Le Fort* de cincuenta y cuatro cañones y la fragata *La Mutine* de cuarenta tratando de poner en tierra un destacamento; pero zozobró el bote ahogándose la mayoría de sus ocupantes.

Al día siguiente daba comienzo el despiadado bombardeo, contabilizándose durante todo el asedio ocho mil quinientos cañonazos y bombazos sobre casco urbano y población civil. Uno de los primeros mató a dos mujeres, mostrando la suerte que había previsto para los ciudadanos de Cartagena el rey Luis XIV de Francia. Lógicamente cundió el pánico, produciéndose la huida de muchos ciudadanos de Cartagena; en solo un día, el bombardeo indiscriminado produjo la destrucción de cuarenta casas. El día 15 daba comienzo la batalla por la Bocachica con el asedio al castillo de San Luis, «ablandado» con el correspondiente bombardeo. Lo iniciaron el

buque insignia *Sceptre*, de setenta y cuatro cañones, el *St. Luis* de cincuenta y seis y una bombardas. Respondieron los españoles y, a la mitad de la jornada artillera ya estaban la mitad de las piezas españolas inutilizadas por defectos propios, no por la puntería enemiga. Los franceses pusieron entonces pie en tierra, mil setecientos soldados del rey y mil doscientos piratas, sumando casi tres mil efectivos frente al centenar de supervivientes de Jimeno de Orozco. Pero no se atrevieron a lanzarse al asalto de las murallas de San Luis de la Bocachica, limitándose a frustrar un intento de refuerzo de los defensores con una canoa de treinta valientes —al mando de un franciscano— que fueron tiroteados, resultando muertos la mitad y prisioneros el resto. El fraile, capturado, compareció ante el barón de Pointis, que lo enviaba como correo para pedir la rendición a Jimeno, lo que este rechazó de plano. Se reanudaba entonces el bombardeo y, cuando solo quedaban ocho cañones útiles, el castellano optó por capitular y rendirse, siendo tratado por los franceses con toda dignidad, permitiéndole reunirse con los suyos en una lejana hacienda. Es decir, concediéndole la libertad.

Tras dejar dos centenares de hombres en el recién conquistado castillo de San Luis de la Bocachica, Pointis y Ducasse se encaminaron con sus fuerzas y buques al asalto de la ciudad de Cartagena de Indias, donde llegaron el 18 de abril. El puerto y sus fortificaciones (Santa Cruz y Pastelillo) fueron abandonados por los defensores para concentrar todos los efectivos en San Felipe de Barajas y la Media Luna; es decir, jugársela a las puertas de la ciudad. Con toda celeridad, al día siguiente ya estaban listos un millar de soldados franceses para lanzarse al asalto de San Felipe, defendido solo por unos ciento cuarenta españoles y mulatos. Pointis se instaló en el cerro de San Lázaro y ordenó desembarcar el tren de sitio, que el 21 de abril iniciaba el bombardeo indiscriminado sobre el fuerte y el arrabal de Getsemaní, a la entrada de Cartagena. El castillo de San Felipe resistió, como el de San Luis, apenas tres días. Muerto el castellano de la Vega de un tiro, sus hombres se retiraron a la ciudad. También resultaron heridos Ducasse y el propio barón de Pointis, aunque de menor gravedad.

El 24 hubo una pequeña tregua mientras franceses y piratas tomaban posiciones en San Felipe de Barajas, logrando el gobernador de los Ríos reunir mil ochocientos hombres dentro de las murallas. La próxima batalla

fue la de Getsemaní, defendido por setecientos españoles con cuarenta cañones al mando de Francisco Santarem. Tenía cuatro reductos, Media Luna, San Pedro Mártir, Chambacú y El Reducto, resultando el primero prácticamente destruido el día 28 por las bombas francesas; pero El Reducto aguantó y echó a pique, de un cañonazo, una de las bombardas enemigas, demostrando que donde las dan las toman. El primer asalto tuvo lugar al día siguiente, pero se voló el puente y los atacantes se precipitaron al foso. El 30 Ducasse exigió la rendición a Santarem y recibió la misma respuesta que de Pointis en Bocachica. Así pues, a primera hora de la tarde los batallones de Marolles, Simonet y Lachernay (setecientos soldados) con ochocientos piratas se lanzaron al asalto sobre los cascotes de la Media Luna, apenas defendido por Santarem con cuarenta valientes. Murió Marolles, Santarem cayó prisionero y los invasores penetraron en Getsemaní, donde se luchó puerta a puerta. El barrio no quedó sometido hasta el primer día de mayo, perdiendo ciento cincuenta hombres los españoles y unos cien los franceses.

Tras las batallas parciales de Bocachica, San Felipe y Getsemaní, poco más de dos semanas después de que los soldados franceses y los filibusteros de la misma nacionalidad llegaran frente a las murallas de Cartagena quedaba por librar la última y gran disputa final por la conquista de la ciudad. Los mejores guerreros y lugartenientes hispanos propusieron al gobernador de los Ríos que, ya que se disponía de varios centenares de hombres armados, podían jugarse el todo por el todo en un contrataque sobre el arrabal de Getsemaní, pillando a los franceses por sorpresa y obligándoles a retirarse. Después de una derrota como esa, todo sería mucho más difícil para de Pointis y los piratas de Ducasse, que muy probablemente se amotinarían. Pero don Diego, con mentalidad medieval y anticuada, prefirió que su hueste quedara a buen recaudo para el asalto final dentro de las murallas. Con ello negaba a Cartagena de Indias su última posibilidad; pero, posiblemente sin sospecharlo, se aseguraba para él y la élite militar una salida digna.

En realidad quien perdió Cartagena de Indias para el rey de España en 1697 no fue el gobernador, ni los soldados españoles, sino el clero. El primer día de mayo empezó el inmisericorde bombardeo y un bombazo

cayó en la iglesia del hospital de San Juan, destrozando el altar. Tomándolo como señal del cielo, los sacerdotes, reunidos, pidieron a de los Ríos rendir la plaza antes de sufrir más víctimas; no contentos con ello, alentaron a la claudicación desde los púlpitos y llegaron a organizar manifestaciones frente a la sede gubernamental. De los Ríos se dejó llevar y presionó a la junta de guerra para fijar los términos de una capitulación aceptable, que fueron: la guarnición y el gobernador saldrían con honores de la plaza; también podrían salir todos los vecinos que lo desearan, pero sin riqueza o ahorro alguno, para lo que serían registrados; se garantizaría la seguridad de los vecinos que se quedaran jurando fidelidad a Luis XIV de Francia; la administración española sería puesta, fondos incluidos, a disposición de los invasores; por último, los templos y monasterios serían respetados.

Como fácilmente se puede suponer, los puntos tercero y quinto, cuyo cumplimiento únicamente dependía del honor y la dignidad del barón de Pointis, duraron lo que estos, es decir, un corto período de tiempo. El 4 de mayo, con la rendición en la mano, el francés envió a su segundo, *monsieur* de Levy a ocupar Cartagena con medio millar de soldados, prohibiendo el saqueo y ejecutando media docena de sus hombres por propasarse con las mujeres. Dos días después de los Ríos abandonó la ciudad con tres mil personas que tuvieron el buen juicio de seguirle. De Pointis sentó entonces sus reales en la plaza, pero la situación evolucionó muy rápidamente en su contra: el virrey del Perú, Portocarrero Lasso de la Vega, reclutaba un tremendo ejército para marchar contra él, mientras la fiebre amarilla y vómito negro segaban por decenas las vidas de los invasores de Cartagena, perdiendo los buques franceses *Le Fort*, *Apollon* y *La Mutine* a sus comandantes entre el medio millar de muertos por la pandemia.

En esta situación, el día 27 de Pointis decidía la evacuación de Cartagena, tras exprimir un botín de diez millones de pesos para el rey Luis XIV. Los piratas no estuvieron de acuerdo con el reparto del botín, y como Ducasse, herido, se marchó, quedó al mando del comandante del *Cristo* Godefray. Cuando los soldados del barón abandonaron Cartagena dejándola inerme, arruinada y llena de enfermos, la horda de Godefray cayó sobre ella como auténtica maldición. Llegaron entonces las mayores barbaridades contra la indefensa población civil, torturas, asesinatos, estupros y todo tipo

de aberraciones que el «desaparecido» de Pointis ya no pudo evitar. Afortunadamente las tropas de Perú, al mando del maestre Juan Díaz Pimienta, llegaban ya a toda prisa, realizando su entrada en la asolada y humillada ciudad el 3 de junio, sin encontrar resistencia alguna pues los canallas, como las aves de mal agüero, ya habían levantado el vuelo con la rapiña ensangrentada que pudieron sacar. Don Diego regresó para ocupar su poltrona, pero el virrey le destituyó fulminantemente. El infeliz se resistió incluso por las armas a su defenestración, haciendo correr el chiste de que si hubiera resistido antes con tanta contumacia, de Pointis no habría podido entrar en Cartagena.

El cuarto asalto a Cartagena de Indias tuvo no pocas consecuencias, pues la flota inglesa del almirante Neville (aliada de España) llegó solo cuatro días después que el maestre Díaz Pimienta, avistando numerosos buques franceses piratas o no, que fueron atacados. Los ingleses apresaron dos pingües cargados de botín, y el navío *Le Fort*, desarbolado, solo logró salvarse por la llegada de la noche. Llegado de Pointis con sus buques a Brest, Luis XIV ordenó procesarlo puesto que los piratas lo habían denunciado a causa del reparto del botín; así pudo saber el barón a qué bando pertenecía su augusto Rey Sol. Neville repostó en Cartagena y, tras entrar en contacto con Díaz Pimienta, partió a la caza de los piratas de Godefray, que, tras un feroz combate, fue capturado con su buque Cristo el 25 de junio junto con los menores *St. Louis* y *Gracieuse*, hundiéndose *El Ciervo Volante*, cuyos tripulantes fueron masacrados por los indígenas.

La persecución prosiguió implacable, provocando la pérdida de otro barco pirata y el ataque al nido filibustero de Petit Goave en La Española, donde se hallaba Ducasse, el cual solo pudo salvar la vida escapando en cueros. Esta contundente ofensiva permitió recuperar toda la rapiña conseguida por los piratas. Los corsarios españoles de Cuba, por su parte, atraparon al lugarteniente de Ducasse, Boissi-Raymé, que murió en la lucha. Doscientos seguidores de Godefray fueron llevados a La Habana y condenados a trabajos forzados de por vida. De hecho, la parte francesa de Santo Domingo solo sería salvada de la furia española por la Paz de Ryswick de septiembre de 1697, pues ya se preparaban para arrasarla a sangre y fuego. Por esta Paz Luis se comprometió a devolver lo robado en

las iglesias de Cartagena y la Urna del Santo Sepulcro a los curas; los mismos que habían provocado la caída de la ciudad.

Vemos, pues, que mientras el primer asalto a Cartagena de 1543 solo fue una *vendetta* estilo hampa, y el segundo de 1559, una evidente extorsión, el tercero y cuarto se trataron de sendas expediciones de castigo montadas como grandes empresas «extractoras» de botín por monarcas europeos como Isabel I de Inglaterra y Luis XIV de Francia, utilizando para ello la perfidia de *sir* Francis Drake y la eficacia militar del efímero barón de Pointis. La diferencia entre ambos fue que mientras el inglés quedó prácticamente impune, el asalto francés de 1697 tendría gravísimas consecuencias, incluidos de Pointis e incluso el propio rey de Francia, que al menos tuvieron que dar cuenta de sus actos. Pero tal vez el hecho más destacado de este ataque a Cartagena de Indias de 1697 fue que significó, para los piratas, la última de sus grandes expediciones. Perseguidos y exterminados sin tregua, las grandes potencias navales europeas al fin se habían dado cuenta de que no deseaban compartir el Caribe con estos indeseables, que fueron definitivamente erradicados. Bien puede decirse que los filibusteros hubieran hecho bien renunciando a Cartagena de Indias; en otras palabras, pagaron muy caro —desapareciendo— su abominable actuación.

Por último, en lo que respecta a la propia y sufrida Cartagena de Indias, tal vez se pueda afirmar que la costosa victoria de 1741 pudo basarse en haber aprendido muy bien las lecciones de medio siglo antes, cuando los militares franceses no tuvieron rivales españoles de su talla. No sucedería lo mismo con Blas de Lezo, Sebastián de Eslava y Charles Desnaux, que fortalecieron los puntos amurallados, normalizaron y dotaron la artillería defensiva y fueron capaces de desgastar a sus enemigos lo suficiente hasta que el «aliado invisible» (mosquito anófeles) comenzó a hacer su trabajo debilitando a los asaltantes y desmantelando sus regimientos. Los curas, por supuesto, ni se atrevieron a rechistar con Blas de Lezo. Si bien podemos afirmar que la lección de Cartagena de Indias en 1741 no sirvió para nada en La Habana en 1762, la de Cartagena en 1697 sí resultó útil y aleccionadora para la derrota británica medio siglo más tarde.

Bibliografía y fuentes

ARCHIBALD, Edward H. H. *The Wooden Fighting Ship in the Royal Navy*. Poole, Dorset: Blandford Press Limited, 1972.

ARTECHE, José de. *Elcano*. Madrid: Espasa Calpe, 1972.

BAYLE, Luc-Marie y MORDAL, Jacques. *La Marine en Bois*. Librairie Arthème Fayard, 1978.

BASSOLS LLOPART, Avelí. *Andorra entre alisios y tifones*. Barcelona: Editorial Juventud, 1994.

CERVERA PERY, José. *La Marina de la Ilustración*. Madrid: Editorial San Martín, 1996.

CHAMORRO, Eduardo. *La vida y la época de Felipe IV*. Barcelona: Editorial Planeta, 1998.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. *La España de la Ilustración*. Barcelona: Espasa Calpe, 1999.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Vol. VI. Madrid: Museo Naval.

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, José. *La Habana colonial, ciudad fortificada de América*. La Habana: Editorial José Martí, 1998.

FOX, Frank. *Great Ships; the Battlefleet of King Charles II*. Londres: Conway Maritime Press, 1980.

GISBERT SANTONJA, Jusep y CALVO PUIG, Javier. *La guerra de sucesión en Dénia*. METROS. I. Ajuntament de Dénia, 2006.

- GUILLÉN TATO, Julio F. *La Náutica española en el siglo XVII*. Madrid: Gráfica Universal, 1935.
- GUTIÉRREZ DE la CÁMARA SEÑÁN, José Manuel. *La Piratería berberisca y su final con los jabeques de don Antonio Barceló*. Madrid: Navalmil Ediciones, 2013.
- HOWARD, Frank. *Sailing Ships of the War (1400-1860)*. Londres: Conway Maritime Press, 1979.
- JONES, Tristan. *El increíble viaje*. Barcelona: Editorial Juventud, 1999.
- LEÓN AMORES, Carlos. *Buceando en el pasado*. Madrid: Editorial Espasa Calpe, 2009.
- , *Huracán 1724. Navegantes y naufragos de la ruta del Mercurio*. Barcelona: Plaza y Janés editores, 2000.
- LEYS, Simon. *Los Naufragos del «Batavia»*. Barcelona: Editorial Acantilado, 2011.
- LLEDÓ CALABUIG, José. *Buques de vapor de la Armada española*. Madrid: Agualarga Editores, 1997.
- MONTORO FERNÁNDEZ, Francisco y RANEA, Miguel. *La Batalla naval de Vélez-Málaga*. Málaga: Fondo Cultural de la Axarquía, 2010.
- MONTORO, José. *Virreyes españoles en América; Relación de virreinos y biografía de los virreyes españoles en América*. Barcelona: Editorial Mitre.
- ORTEGA Y MEDINA, Juan A. *El Conflicto anglo-español por el dominio oceánico (Siglos XVI y XVII)*. Málaga: Editorial Algazara, 1992.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín. *Victorias por mar de los españoles*. Madrid: Grafite Ediciones S. L., 2006.

- SÁEZ ABAD, Rubén. *La Guerra del Asiento*. Madrid: Almena Ediciones, 2010.
- SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Historia de la piratería en América española*. Madrid: Editorial San Martín, 1985.
- SAINT PHALLE, Alexandre. *De Cristóbal Colón a Luis XIV*. Madrid: Editorial Castilla, 1965.
- SAN JUAN, Víctor. *Piratas de todos los tiempos*. Madrid: Sílexediciones, 2009.
- , *Morirás por Cartagena*. Madrid: Punto de Vista editores, 2014.
- , *Veintidós derrotas navales de los británicos*. Sevilla: Editorial Renacimiento, 2019.
- SANTOS, Carmen. *Caminos abiertos por: David Livingstone*. Madrid: Espasa Calpe editores, 2009.
- TARRÉS, Antoni; CONTRERAS, Jaime y GARCÍA CÁRCER, Ricardo. *La España del siglo XVII. Los Austrias menores*. Barcelona: Espasa Calpe, 1999.
- VALLADARES ROLDÁN, Ricardo. *Aportación madrileña a la Historia del mar*. Madrid: Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid, 1992.
- VV. AA. *El buque en la Armada española*. Madrid: Sílexediciones, 1981.
- VICTORIA, Pablo. *El día que España derrotó a Inglaterra*. Barcelona: Editorial Altera, 2005-2008.
- WAGNER, Kip. *Millones bajo el mar*. Barcelona: Editorial Juventud, 1971.