

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (IV)

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ
Licenciado en Filología Hispánica

*Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa
eran gentes sabias en el arte de navegar y esforzados en las batallas
marinas, y tenían naves y aparejo para ello, y en estas tres cosas eran
más instructos que cualquier otra nación del mundo.*

Antonio de NEBRJJA

Resumen

En este artículo vamos a recorrer el siglo XVII y entraremos en el XVIII, donde hablaremos de Bonechea y de Blas de Lezo.

Palabras clave: Lorenzo Ugalde de Orellana, los Echeverri, Carlos de Ibarra y Baresi, Tomás de Larraspuru, los Laya, Domingo de Bonechea, Blas de Lezo.

El siglo XVII

EN este siglo XVII se trata de afianzar lo logrado en el siglo anterior. Van a ser numerosos los enemigos que se opondrán a la hegemonía española. Se van a abrir muchos frentes porque el territorio que hay que defender es muy extenso. Comenzaremos hablando de *Miguel de Vidazábal*, quien nació en Motrico (Guipúzcoa) el 3 de octubre de 1588 y falleció en Sevilla el 11 de enero de 1619. Combatió contra los turcos y sus aliados en las costas del norte de África. Embarcó en la Armada del Mar Océano y luchó contra ingleses y holandeses en las islas Terceras, cabo de San Vicente y Gibraltar. Tomó parte en la toma de la Mármora. Fue nombrado miembro del Consejo de Guerra de los Estados de Flandes y general de la Escuadra del Cantábrico. Al mando de su flota, protegió el Estrecho de los constantes ataques de piratas berberiscos. El rey Felipe III le concedió el hábito de caballero de la Orden Militar de Santiago por liberar a 1.500 cristianos cautivos. Venció a los turcos

en el combate de Mogador, donde apresó veinte naves enemigas. Tuvo un ataque de perlesía (1) y falleció en Sevilla en 1619.

Otro enemigo de España era Holanda. En las luchas contra los holandeses encontramos a *Lorenzo Ugalde de Orellana*, también conocido como Lorenzo de Orella y Ugalde. Nació en el señorío de Vizcaya a finales del siglo XVI y falleció en 1650. En 1637 se le encomienda el mando de una columna del ejército que se envía para conquistar la isla de Mindanao y poner freno a las incursiones de piratas que atacaban las islas Filipinas. En marzo de 1646, los holandeses envían tres escuadrones para apoderarse de estas islas. Ugalde hace frente, con dos barcos, a cinco navíos holandeses a los que derrota en la batalla del cabo Bolinao. En abril se avista la segunda escuadra holandesa, que pretende hacerse con el galeón de Acapulco. Ugalde se encarga de escoltarlo hasta su destino, pese a los siete buques holandeses que le hostigan.

Los holandeses se dirigen a conquistar Manila, pero Ugalde les vence el 29 de julio en la batalla de Marinduque. Al día siguiente, en Mindoro, Ugalde les derrota definitivamente.

El 10 de junio de 1647, doce barcos holandeses sitiaron el puesto de Cavite, en la bahía de Manila. Los españoles hundieron el buque insignia holandés. Estos se retiraron, dejando el puerto bajo control español, pero no sin antes haber destruido Porta Vaga, una fortificación española para la defensa del puerto. Los holandeses siguieron merodeando por la bahía de Manila hasta el final de la guerra, en 1648.

Dos años más tarde, Lorenzo Ugalde murió ahogado junto a la isla de Samal (Mindanao) a consecuencia de un temporal que produjo el naufragio de su galeón, el *San Francisco Javier*.

Los Echeverri

Como en el número anterior de la REVISTA en este nos hacemos eco de una familia, los Echeverri. El primero de que hablaremos es *Domingo de Echeverri* (1587-1630). Este donostiarra fue superintendente de fábricas de navíos y de galeones de Guipúzcoa (2) y administrador general de lanas de Guipúzcoa, Vizcaya y Cuatro Villas de Santander. Vivió en un palacio ubicado en la calle de la Trinidad, frente a la plaza donostiarra de San Telmo. Fue también el iniciador de un poderoso e influyente clan ligado al comercio americano y a la industria naval. Según Fernando Serrano Mangas todos los componentes de este grupo familiar poseyeron «profundísimos conocimientos navales» (3).

Juan de Echeverri Rober (1609-1662) fue su primogénito. General de galeones y flotas de Indias, estuvo al servicio de la Armada durante treinta y

(1) *Perlesía*: Relajación de los nervios. Pierden su fuerza impidiendo todo movimiento y el cuerpo queda insensible.

(2) SADA.

(3) SERRANO MANGAS (1985), p. 21, n. 11.

dos años dejando en su profesión «fama de hábil, bizarro y organizador» (4). Durante la Guerra de los Treinta Años combatió contra holandeses y franceses. En varias ocasiones estuvo al mando de la Escuadra de Guarda de la Carrera de Indias, enfrentándose a corsarios, piratas y filibusteros en las Antillas. Participó en siete combates navales y en dos terrestres. En 1652 mandó una de las divisiones de la escuadra de Dunkerque que batió a la escuadra francesa durante el sitio de La Rochela.

A finales de 1662 se le entregó el mando de la Flota de Tierra Firme, con la promesa de que, a su regreso, se le otorgaría la Grandeza de España. Zarpó de la bahía de Cádiz rumbo a Tierra Firme, pero, a unas 100 millas de la costa, le sobrevino la muerte el 16 de noviembre de 1662. Su fallecimiento fue tan sentido por todos que la flota quedó al paio durante tres días, mientras se decidía si regresaban para darle cristiana sepultura, pero, finalmente, fue sepultado en la mar.

Hay una carta firmada por el rey que dice:

«Por la carta de la Marquesa de Villarrubia, vuestra madre, he entendido del fallecimiento del Conde de Villalcázar de Sirga, vuestro padre, de que me he desplacido por haber fallecido un tan buen vasallo y he holgado de que vos hayan subcedido en su lugar, teniendo por cierto que me serviréis con el afecto y celo que él lo hizo y sus antecesores» (5).

Escribió, entre otras obras, *Instrucciones para la navegación y el combate*, así como *Discurso sobre el estado de la Marina en España y Relación del dinero empleado en Tierra Nueva*. Recibió el hábito de caballero de Calatrava y los títulos de marqués de Villarrubia y conde de Villalcázar de Sirga.

Hermano suyo fue *Jacinto Antonio de Echeverri*, nacido en San Sebastián en 1625 y fallecido en la capital guipuzcoana en 1673. Como general de las flotas de Indias realizó numerosos viajes por el Atlántico. Era además un gran experto en construcción naval. Se declaraba partidario de la manera de construir navíos al modo de los holandeses. Hacía distinción clara entre naos mercantes y naos de guerra, con planteamientos regulados y experimentados en hidrostática, geometría y aritmética.

La consideración que al respecto se le tenía queda patente, por ejemplo, en la carta que José de Veitia y Linaje —autor del *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*— le dirigió en 1673. Temiendo que la muerte arrebatase el saber acumulado durante generaciones, en los astilleros y en la experiencia de la navegación trasatlántica, Veitia le rogaba que

«lo primero es que v.m. se recobre en su salud y cierto que teniéndola le debemos suplicar sus servidores que no defraude a la nación española de la gloria que le podrá resultar de ver reducida a ciencia inteligible preceptos ciertos y con demos-

(4) GARMENDIA ARRUBARRENA (1990), p. 572.

(5) VARGAS Y PONCE.

traciones matemáticas la arquitectura naval y creo firmemente, sin pasión, que ninguno en toda España puede igualar a v.m. en esto» (6).

Jacinto de Echeverri murió en septiembre de 1673, cuando se preocupaba por refundir, en un cuerpo de doctrina, cinco discursos suyos sobre arquitectura naval, que circulaban ya manuscritos entre sus amigos del gremio.

Hermano de Juan y de Jacinto fue *Juan Domingo Echeverri Rober* (1622-¿?), general de las Flotas de Indias. Ha sido calificado como «el personaje con más autoridad en cuestiones navales de la España de su tiempo» (7). Se le ha confundido en diversas ocasiones con su hermano Juan por la similitud del nombre y de la profesión seguida por ambos hermanos y porque Juan Domingo heredó, a partir de cierta fecha, los títulos de marqués de Villarrubia de Langre y conde de Villalcázar de Sirga, que ostentaba su hermano Juan hasta su muerte en 1662. El relevo en los títulos tuvo lugar, por lo que parece, al casar Juan Domingo de Echeverri con la primogénita de su hermano Juan, heredera de los títulos de sus padres (8).

Juan Domingo de Echeverri siguió como sus hermanos mayores la carrera de la mar, participando quizá en las mismas acciones que ellos, lo que explicaría en parte la confusión existente en los autores al tratar de ellos. Por ejemplo, según el articulista de la Enciclopedia Espasa y C. Fernández Duro (9) debió de luchar con «Pie de Palo», extremo que F. Arocena (10) refiere de su hermano Juan.

Lo que parece fuera de duda es que formuló e imprimió en 1666 unas excelentes *Instrucciones generales para la navegación y combate*, que C. Fernández Duro transcribe en la obra citada (11). El documento *Instrucciones de D. Juan Echeverri, conde de Villalcázar, a la armada y flota de Nueva España. Saludos*, transcrito asimismo por Fernández Duro en otro de los tomos de su obra (12) parece ser también de él, si es verdad que data de 1666, como escribe el mismo Fernández Duro. M. Fernández de Navarrete nos indica que Juan Domingo escribió un pequeño tratado de navegación (13).

(6) Veitia a Jacinto Antonio de Echeverri. Sevilla, 28 de febrero de 1673. MNM, Ms. 49bis, doc. 72. Cit. en SERRANO MANGAS (2006).

(7) SERRANO MANGAS (1985), p. 21, n. 11.

(8) GARCIA CARRAFFA, art. «Echeverri».

(9) *Disquisiciones náuticas*. Tomo II: *La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1877, pp. 313ss.

(10) *Diccionario biográfico vasco*. Tomo I: *Guipúzcoa*. San Sebastián, 1963, p. 74.

(11) pp. 314-327.

(12) *Disquisiciones náuticas*. Tomo III: *Navegaciones de los muertos y vanidades de los vivos*. Madrid, 1878, pp. 82ss.

(13) *Biblioteca marítima española. Obra póstuma*, t. II. Madrid, 1851, pp. 157ss.

Los Ibarra

Veremos ahora otra familia, los Ibarra. Aunque nos remontaremos hasta su abuelo, vamos a destacar a *Carlos de Ibarra y Baresi*.

Francisco de Ibarra e Ibarra nació en Éibar a comienzos del siglo XVI. Combatió con el duque de Alba en la guerra de Lombardía. Fue comisario general de la Infantería y proveedor general de los ejércitos, del Consejo de Guerra. Veedor general de la Armada de la Liga, tomó parte en la batalla de Lepanto con don Juan de Austria. Falleció en Madrid el 14 de septiembre de 1580. Padre de *Cristóbal de Ibarra y Vargas* y de *Diego de Ibarra y Vargas*, fue caballero de la Orden de Santiago, veedor general del Reino de Sicilia y, después, de los Estados de Flandes, luchó en la batalla de Lepanto. Mayordomo mayor del archiduque Alberto, superintendente de la Real Hacienda, embajador en Francia y extraordinario en Flandes; del Consejo de Estado y Guerra. Falleció en Madrid, el 11 de mayo de 1626.

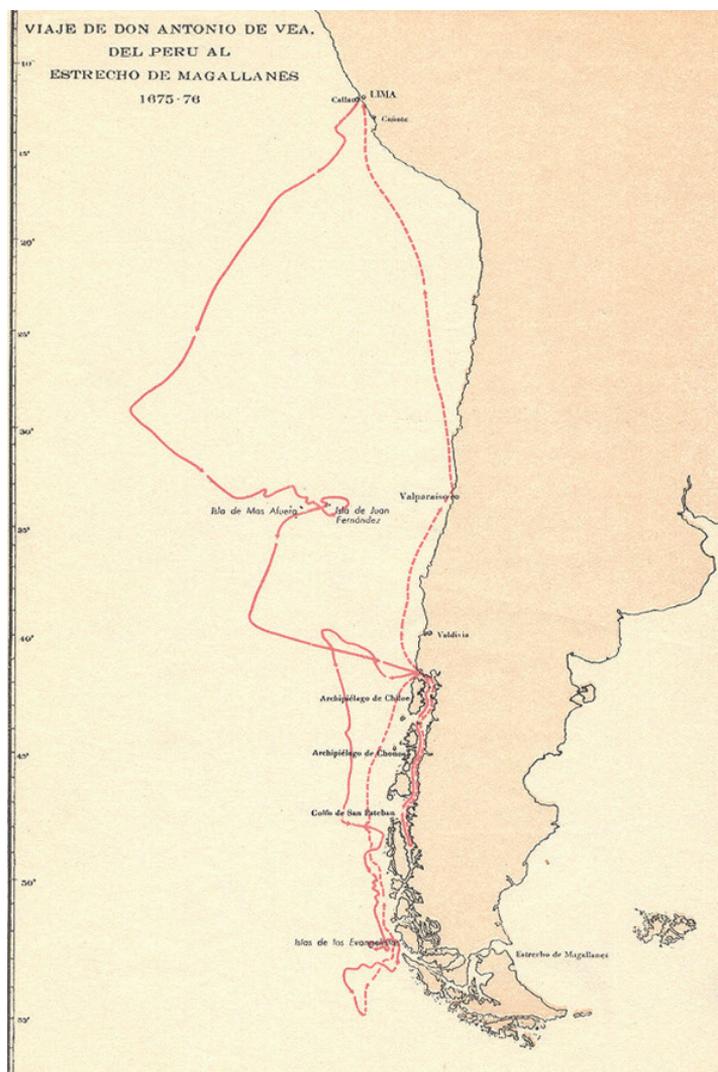
Hijos suyos fueron *Francisco de Ibarra y Baresi* y *Carlos de Ibarra y Baresi*. Se duda si este último nació en Éibar o en Militelo (Italia). Almirante del Mar Océano y capitán general de los galeones de la Carrera de Indias, fue un intrépido navegante que, desde 1618, mandó escuadras de Indias. El 31 de agosto de 1638, al mando de siete galeones, en aguas de la isla de Cuba, se enfrentó a una escuadra de 17 buques holandeses al mando de Cornelio Jolis. Los holandeses querían apropiarse de los 30 millones de pesos en moneda que llevaban los españoles, por lo que Ibarra, al divisar a los enemigos, ordenó formar la línea de combate. Los holandeses fueron directos al abordaje. La descarga de artillería y fuego de arcabuces y mosquetes que Ibarra ordenó, causó tal estrago en la tripulación holandesa, que esta se vio obligada a alejarse. El combate duró ocho horas, la almiranta holandesa quedó desarbolada y toda la escuadra enemiga quedó en tan mal estado que se vieron obligados a retirarse, teniendo casi cuatrocientos muertos. La nave capitana española fue la que más castigo sufrió con 23 muertos y 60 heridos, entre ellos el propio general Ibarra. Al recoger una granada que no había explotado e intentar tirarla al mar; estalló. Ibarra resultó herido por los cascotes en el brazo, muslos y cara, aunque no se retiró y continuó dando órdenes.

Los exploradores

No hemos hablado todavía de los exploradores. Uno de ellos es *Pascual de Iriarte*, nacido en el guipuzcoano valle de Oyarzun. Acompañó al capitán Antonio de Vea en sus exploraciones por el Pacífico. En la ilustración de la página siguiente se puede observar la ruta que siguieron, desde el puerto de El Callao hasta el estrecho de Magallanes.

Recibieron órdenes de navegar rumbo a Chiloé.

«Al llegar se lanzarían al agua los barcos largos y, junto a varias piraguas de indios, penetrarían en el intrincado archipiélago y proseguirán viaje barajando la costa hasta el Estrecho de Magallanes. Al mismo tiempo, el navío saldría de Chiloé, para navegar alejado de la costa y comprobar en las islas de fuera que no había establecimientos ingleses» (14).



(14) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE.

Ya, fuera del continente americano, tenemos a *Tomás de Larraspuru y Churruca*. Nació en Azcoitia (Guipúzcoa) en 1580. En 1598, comenzó a servir de soldado en el estado de Milán. Su carrera marítima comenzó en 1602 como sargento y alférez de la gente de mar, cargos que desempeñó en los diversos viajes a Indias. Al año siguiente, navegando en la armada de Luis de Silva en el navío *Delfín*, peleó con seis navíos ingleses y holandeses abordando y rindiendo a la capitana enemiga. En 1607, se le nombró capitán de galeones, en cuyo cargo demostró, como en todos los actos de su carrera, una extraordinaria pericia. Su cometido, con base en La Habana, consistía en limpiar aquellas aguas de enemigos. En 1613, era ya almirante de la Flota de Nueva España. En 1615, fue ascendido a almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, llevando a sus órdenes una armada que tuvo victoriosos encuentros con los enemigos de España.

La elección en 1621, para capitana de la Armada de la Carrera de un galeón proyectado por él, motivó la satisfacción del Consejo de Indias, organismo que no dudaba que el buque atesoraría las suficientes garantías por ser fabricado por Larraspuru. Perfecta simbiosis de militar y armador, fabricó sus unidades en La Habana y Guipúzcoa. Tres de sus naves fueron utilizadas para transportar plata.

En 1623, con el cargo de general de una escuadra, fue a Indias, siguiendo durante varios años el desempeño de esta misión, prestando eminentes servicios señaladamente en la conducción del tesoro procedente de la feria de Portobello, que importaba 25 millones de pesos. Por sus continuos éxitos marítimos fue apellidado «hombre de buena estrella». En 1628, realizó un brillante desembarco para la liberación del puerto de Salé (La Mámora) del cerco que le tenían puesto los africanos. Les atacó por tierra y mar haciéndose dueño del campo y del puerto, así como de ocho cañones y un barco de los enemigos. Al final de su carrera cruzó el océano Atlántico en siete ocasiones al mando de la Flota de Indias.

Tomás de Larraspuru dirigió en La Habana la construcción de excelentes galeones y desempeñó elevados cargos. Fue uno de los personajes más extraordinarios de la historia naval española. A su pericia náutica y militar hay que sumar sus conocimientos en construcción de buques. Fue sin duda uno de los más cualificados arquitectos navales de la Europa del siglo XVII.

Relacionados con Larraspuru están los donostiarras Pedro de Layust y Sebastián Fernández de Gamboa (15). *Pedro de Layust* pasó a Puerto Rico donde luchó contra el corso. Fue capitán de dos compañías y sirvió con Tomás de Larraspuru.

Sebastián Fernández de Gamboa fue capitán de mar y guerra. Escoltó los galeones de Tomás de Larraspuru. Fue gobernador de Jamaica.

(15) Véanse más datos sobre ellos en GARMENDIA ARRUEBARRENA (1989).

Los Laya

Hablaremos, a continuación, de otra saga familiar, los Laya. El primero de ellos fue *Bartolomé de Laya* (16). Nació en la localidad vizcaína de Güeñes en 1580. Perteneció a la armada del general Antonio de Oquendo. Murió en 1639 en la batalla que dicha armada sostuvo en Las Dunas contra la escuadra holandesa.

Su hijo, *Mateo de Laya y Cabex* (17) nació en 1630 en Güeñes. A los doce años figuraba como paje de nao en el galeón *Santísima Trinidad* y, un año más tarde, como grumete de la capitana real *Nuestra Señora de la Asunción y Santiago*. En su carrera marina alcanzó el grado de almirante general de la Armada del Océano. Se batió con gran arrojo en diversos encuentros que la Armada española sostuvo contra la francesa. Fue hecho prisionero cuando combatía a las tropas de Turena y de Condé, situadas sobre Burdeos. Liberado poco después, asistió al combate de La Rochela. Su comportamiento en el mismo le valió el ascenso a teniente y, al mismo tiempo, se le dio el mando de una fragata con la que hizo frente a varios barcos enemigos.

Merece destacarse su encuentro con dos fragatas argelinas cerca de Cádiz en 1662, donde, gracias a su pericia, pudo escapar con vida sin que los enemigos se adueñasen de su nave. Más tarde, pasó a servir a una compañía de provisión de esclavos negros de las Indias, hasta que, nuevamente, fue requerido para incorporarse en la Armada, concediéndosele el mando del patache de la Armada que vigilaba los galeones de la plata en las expediciones a España.

En 1669 construyó, con su propio dinero, una fragata con la que, aparte de llevar a cabo sus negocios particulares, conducía a las Indias los despachos reales. Al encontrarse la Armada española escasa de barcos, el Gobierno se la embargó y, a cambio, le nombró capitán de mar y guerra. En 1677, el general marqués de Peñafiel le concedió el mando del galeón *San Bernardo*, y prestó sus servicios en el golfo de Mesina. El 16 de septiembre de 1683 fue nombrado almirante general e intervino en gran número de operaciones de mar, algunas de ellas de verdadera responsabilidad, como la de proteger a los barcos que traían el oro y otras riquezas de las Indias.

Nueve años más tarde era encumbrado al alto puesto de consejero en el Consejo Supremo de Guerra y Junta de Armadas, en cuya ocupación moriría al año siguiente, 1693.

Hijo suyo fue *Mateo de Laya y Aramburu*, que nació en Pasajes (Guipúzcoa) en 1630 y falleció en Cartagena de Indias, víctima de las enfermedades tropicales el 22 de septiembre de 1700.

Comenzó a servir en la compañía de su padre, que estaba destinado a la Guarda de la Carrera de Indias. Por sus méritos fue ascendido a capitán de mar y guerra y, posteriormente, a almirante. En 1700 se le entregó el mando de una escuadra cuya misión era navegar a Cartagena de Indias, expulsar a los

(16) DELMAS, t. IV, p. 122.

(17) *Ibidem*, pp. 122-125.

escoceses que habían fundado Nueva Caledonia y limpiar de piratas y corsarios toda aquella zona.

En una certificación expedida en Cádiz en 10 de junio de 1687 por don Felipe Ignacio Salmón, contador principal de la Armada del Océano, consta lo siguiente:

«... que don Mateo de Laya, caballero del orden de Santiago, capitán de mar y guerra del galeón *San Ignacio* uno de los de la Armada, sirvió a S. M. en diferentes empleos 115 meses, y 22 días interpolados; los 53 y siete días de ellos de Paje de Gineta; tres meses y nueve días de alférez con ejercicio; un mes y trece días, de reformado con el sueldo y honores de vivo, dos meses y 10 días de capitán de mar de dicho galeón *San Ignacio* y gobernador de su compañía de mar y guerra, y los 55 meses y 13 días restantes de tal capitán de mar y guerra del referido bajel con 40 escudos de sueldo al mes que le pertenecen.

(...)

Todo desde 2 de junio de 1675 que vale una lista de la compañía el capitán don Mateo de Laya de mar y guerra de la fragata *Nuestra Señora del Rosario* (y después lo fue del Galeón nombrado *San Bernardo* que los ministros de la Armada de la guardia de la Carrera de las Indias, remitieron a mi oficio donde trajo formado asiento con la plaza de Paje quinto de dicha compañía, hasta 8 de noviembre de 1679, que usó de licencia que se le concedió: y desde 13 de agosto de 1681, que vale otra lista de la compañía del capitán don Francisco de Córdoba Lario de la Vega, de mar y guerra del Galeón = *Nuestra Señora del Rosario* y *San Jorge* que remitieron a esta contaduría principal los ministros de Armada y fábricas de la provincia de Guipúzcoa, en la que trajo asiento de alférez con ejercicio hasta 21 de noviembre de 1681, que este día se reformó su compañía de orden de S.M. y entregó el galeón a los ministros del Avería, y pasó = a servir de tal con el sueldo y honores de vivo entre la Infantería de la Compañía del almirante don Mateo de Laya de mar y guerra de dicho galeón *San Ignacio*, por mandar S.M. en despacho de 29 de mayo de 1679 que todos los alféreces de mar y guerra que quedaran reformados gocen el mismo sueldo y honores de vivos. hasta 28 de noviembre de 1681 que sirvió la lista de ella, por haberse copiado otra que fue remitida a los dichos ministros de armadas y fábricas de la provincia de Guipúzcoa, donde fue a invernar dicho bajel de orden de S. M., y desde 19 de julio de 1682, que vale otra lista que los ministros de las Cuatro Villas de la costa de la Mar de Castilla remitieron a mí oficio en la que trajo asiento de tal alférez reformado con dichos 15 escudos de sueldo al mes, hasta 20 de agosto siguiente, que pasó a ser capitán de mar del citado galeón *San Ignacio* y gobernador de su compañía de mar y guerra, en virtud de Patente del señor = Marqués de Villafiel, gobernador de la Armada, con preeminencias de capitán general de ella, en fecha del mismo día: y desde él, hasta 29 de octubre de 1682, que se le formó asiento de capitán de mar y guerra del mismo galeón *San Ignacio* con dichos 40 escudos de sueldo al mes en virtud de otra Patente del referido señor Marqués de Villafiel, del mismo día; y desde el mencionado hasta 1687, continúe con el empleo de capitán de mar y guerra del galeón *San Ignacio*» (18).

(18) RÍQUER ZABECOE.

El siglo XVIII

Si seguimos el relato de lo acontecido durante el siglo XVIII, hablaremos de *Domingo de Bonechea y Andonaegui*, natural de Guetaria (Guipúzcoa), donde nació el 23 de agosto de 1713.



Placa en recuerdo de Benoechea en su Guetaria natal

En un documento del Archivo General de Simancas (AGS) se incluye un extracto de «servicios, méritos y demás circunstancias» (19), fechado en Cádiz, el 6 de abril de 1753, por Isidro de Antayo, comandante de los Batallones de Infantería de Marina, donde se dice que

«hizo diferentes campañas, y en el Levante se halló en el combate de Cabo Cicié (20) y anteriormente realizó distintos corsos y expediciones en Europa y América, la mayor parte de las campañas con embarcaciones menores armadas en guerra».

(19) MELLÉN BLANCO (2009), pp. 735-746.

(20) La batalla naval de Tolón o del cabo Sicié, se produjo el 22 y 23 de febrero de 1744, donde una flota española derrotó a la flota británica que operaba en el Mediterráneo.

Añade este extracto:

«Este oficial es de inteligencia en el servicio de mar, pero no de inclinación para el de tropa».

Asimismo, otro documento del AGS, firmado por el marqués de la Victoria, quien da un informe de los tenientes de fragata de la Real Armada, recoge el siguiente apunte de Domingo de Bonechea:

«Es piloto y marinero, de buena conducta, dozil (*sic*) genio y honrados procederes, obediente, aplicado y luzido (*sic*), puede emplearse con utilidad en el Cuerpo General».

El 20 de marzo de 1754, es ascendido a teniente de navío. Bonechea participó en el combate y pérdida de La Habana, atacada por la Armada inglesa al mando de George Pocock en 1762. Mandaba la corbeta *Marte*, de 18 cañones, y tuvo que rendirse, después de una heroica defensa, al capitán inglés George MacKenzie en el puerto cubano de Mariel (21). Debido a su experiencia y buena conducta a lo largo de distintas campañas en el Mediterráneo y Atlántico, con recaladas en puertos americanos, fue ascendido doce años después, el 15 de enero de 1766, a capitán de fragata.

A principios de 1767, tomó el mando de la fragata *Santa María Magdalena*, conocida como *El Águila*, en el puerto de Ferrol con destino a Montevideo. En dicho puerto, en compañía de la fragata *Liebre*, procedente de El Callao, transportó suministros a la guarnición de las Malvinas, en el archipiélago austral, navegando después al puerto chileno de Concepción, donde fondeó el 14 de abril de 1768. Continuó viaje fechas más tarde hasta arribar a El Callao (Perú). Desde allí partió a otros puertos costeros del Pacífico sur con materiales, tropa y pertrechos, fondeando de nuevo en el puerto peruano de El Callao.

Por orden del virrey Manuel Amat fue como comandante de las dos primeras expediciones a Tahití, en 1772 y 1774, descubriendo varias islas de la Polinesia. Antes de partir para la isla de Tahití en su segundo viaje, fue ascendido a capitán de navío el 21 de abril de 1774. Probablemente no llegó a conocer este ascenso, pues cuando debió llegar la noticia a Lima estaba navegando a las islas Polinesias.

Falleció mandando la fragata *El Águila*, en el puerto de Tautira, en la isla de Tahití, el 26 de enero de 1775.

Pavía (22) en su *Galería biográfica*, lo califica como «distinguido marino y entendido navegante, que dejó en la Armada los más honrosos recuerdos por sus cualidades públicas y privadas».

(21) El puerto de Mariel está situado en la costa noroeste de la isla de Cuba, en la provincia de Pinar del Río.

(22) PAVÍA.

Antes de relatar lo esencial de la primera expedición, hay que recordar que una de las primeras publicaciones en castellano (23) de este viaje fue hecha por el padre Estala en *El Viagero* (sic) *Universal* en 1798, y por el marqués de Seoane, don Ramón de Seoane y Ferrer (1858-1928), en sus «Misceláneas históricas» de la revista *Euskal Erria* desde el tomo LXI, 15 de agosto del año 1909, núm. 990, hasta el 30 de noviembre, núm. 997. Seoane transcribió una copia de la *Relación de la navegación...* que se encuentra en la Real Academia de la Historia, que a su vez es copia del original del Archivo General de Indias.

El 26 de septiembre de 1772 partía la expedición del puerto de El Callao y a las diez leguas, siguiendo las órdenes del virrey Amat, Bonechea reunió a los oficiales y, delante de todos ellos, abrió el pliego sellado del virrey. La documentación indicaba ir a la isla de Tahití, llamada por los ingleses Rey Jorge o San Jorge (24), además de a la isla de San Carlos, pudiendo elegir el comandante y oficiales cuál sería su primer destino. Optaron navegar primero a Tahití; después, ir a Valparaíso para dar noticias de la expedición y de paso avituallarse, y, de regreso a El Callao, visitar la isla de San Carlos.

Los diarios de los pilotos Hervé y Amich y el de Bonechea (25) relatan con detalle este viaje. Después de navegar rumbo oeste de El Callao, el día 28 de octubre divisaron una isla baja que bautizaron con el nombre del santoral del día, San Simón y San Judas, correspondiente al actual Tauere.

Desde la fragata vieron que estaba habitada, echaron un bote al agua para ir a tierra, pero, debido al mal estado de la mar y a los peligrosos arrecifes, no lo consiguieron. La situaron en los 17° 20' S y en los 240° 28' longitud del meridiano de Tenerife.

Continuaron rumbo oeste y el día 1 de noviembre hallaron otra isla (Anaa) que llamaron Todos los Santos. La situaron en los 17° 24' S y en los 236° 55' longitud del meridiano de Tenerife. El día 6 vieron otra isla (*Mehetia* o *Me'e-ti'a*) en la que sobresalía un gran cerro. Por ser parecido a uno próximo a Lima, la llamaron isla del Cerro de San Cristóbal o isla de San Cristóbal. Su situación fue de 17° 50' S y 235° 55' longitud de Tenerife. Bonechea envió un bote para dar la vuelta a la isla al mando del alférez Ángel Ciudad, recibiendo de sus pobladores que se acercaron en canoas, varios regalos de frutas. Al día siguiente, el teniente Tomás Gayangos con varios soldados fue en bote a tierra

(23) La versión inglesa de las expediciones españolas a Pascua y Tahití, corresponde a la transcripción de la documentación que hizo Corney de estos viajes. CORNEY, B.G.: *The quest and occupation of Tahiti by Emisaries of Spain during the Years 1772-1776*, 3 vols. Londres, 1913-1919. La versión francesa, anterior a la inglesa, fue publicada en *Le Messenger de Tahiti*, núms. 51 y 52, en 1866, con el título de «Voyages des Espagnols à Tahiti».

(24) Los primeros europeos que divisaron y fundearon en la costa de la isla de Tahití fueron los ingleses de la tripulación del capitán Wallis, en junio de 1767, denominándola Rey Jorge o San Jorge. Diez meses más tarde, en abril de 1768, la visitó el francés Bouganville, llamándola Nueva Citera. Cook estuvo en la isla por primera vez en abril de 1769.

(25) MELLÉN (1990), pp. 23-31; ÍDEM (1999), pp. 119-166.

y visitó, en su interior, uno de sus poblados, recibiendo numerosos obsequios de los naturales, uno de los cuales se ofreció de guía para navegar a Tahití. El día 8 divisaron una isla mayor que las anteriores, que el indígena reconoció como Tahití. Debido al poco viento, la fragata no pudo acercarse a tierra. El día 12, el alférez Raimundo Bonarcosi con varios marineros y el indígena de San Cristóbal, fue a tierra, siendo recibidos por muchos tahitianos con grandes demostraciones de alegría y amistad. Al día siguiente, Bonechea reunió a bordo a todos los oficiales, y les leyó las instrucciones relativas al buen trato que debían tener con los isleños, respetando sus propiedades y no cometiendo infamia con las mujeres, bajo pena de graves castigos. Estas instrucciones eran similares a las que se dieron a la tripulación en el viaje anterior a la isla de San Carlos y que después se repitieron en las expediciones a Tahití, cumpliéndose rigurosamente. El mismo capitán Cook señalaba, tiempo después en el relato de sus viajes, la amabilidad de los tahitianos para con los españoles.

Se envió un bote para sondear y comprobar si era un puerto apropiado para la fragata, sirviendo de paso de guía a dicha embarcación pero, en un golpe de mar, la fragata quedó varada en unos arrecifes, rompiendo la caña del timón y varias tablas de su casco. Los arrecifes donde encalló la fragata, al noreste de Tahití Nui, se conocen con el nombre de Tefana, próximos al poblado de Mahaena. Con la ayuda del bote y de las canoas de los tahitianos y después de varias maniobras, la fragata logró salir de los arrecifes, fondeando después en el puerto de Tairapu, al este de Tahití Iti, bautizado por Bonechea como puerto de Santa María Magdalena y conocido actualmente como Aiurua. Desde la fragata se levantó el plano del puerto y se dibujó una perspectiva de la isla. Bonechea ordenó que una lancha circunnavegara la isla para hacer su plano completo y, de paso, reconocer y nombrar los puertos, ensenadas, cabos y otros datos geográficos que se vieran. Emplearon cinco días en dar la vuelta a la isla, siendo recibidos en todos los sitios en que saltaron a tierra con grandes muestras de amistad por sus habitantes.

A la isla de Tahití la bautizaron como isla de «Amat» en recuerdo del virrey del Perú, que ordenó la expedición. Durante su estancia, Bonechea recogió informes de la visita de navíos ingleses, así como otros de tipo geográfico, de la vegetación, calidad de la tierra, animales, costas, armas, costumbres, etc. Se compuso también un pequeño vocabulario español-tahitiano de las palabras más comunes. Un tahitiano práctico de la navegación entre las islas les informó de algunas de ellas situadas al oeste de Tahití, entre las que se encontraban Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa, Borabora, Maupiti, Maiao, Atiu, etc.

Una vez vuelta la lancha de Gayangos, la fragata levó anclas teniendo como nuevos pasajeros a cuatro tahitianos, que iban con Bonechea a Lima. El 20 de diciembre partieron del puerto de Tairapu, navegando rumbo noroeste para reconocer la isla de Moorea y comprobar si había algunos colonos ingleses. Al día siguiente la visitaron, nombrándola Santo Domingo y, al no hallar europeos, optaron por ir a Valparaíso, como habían previsto,

para no perder más tiempo en el regreso. Arribaron en Valparaíso el 21 de febrero de 1773 sin hallar nuevas islas. En el puerto chileno repostaron víveres y enviaron correspondencia al virrey comunicándole el éxito de la primera parte de la expedición, acompañado de los diarios y planos de las islas descubiertas.

El día 2 de abril partían de Valparaíso en dirección a la isla de San Carlos (Pascua) para cumplir la segunda parte de la expedición. Cuando solo faltaban 190 leguas para llegar a dicha isla, se produjo una vía de agua en la fragata, lo que hizo que Bonechea cambiara su derrotero y navegara directamente hacia El Callao. A este puerto peruano llegaron el día 31 de mayo de 1773, siendo recibidos por las autoridades limeñas y llevados a presencia de Amat. Bonechea informó al virrey dándole noticias del viaje, así como de las islas descubiertas y de su estancia en Tahití, presentándole a los tahitianos que había embarcado en su fragata.

El virrey Amat, una vez conocidos los informes de la expedición, preparó un segundo viaje a Tahití, olvidándose de los proyectos que tenía para la isla de San Carlos, hoy Pascua. Pretendía establecer una pequeña colonia con la misión de evangelizar a los tahitianos y hacerlos súbditos de la Corona española, además de descubrir nuevas islas próximas a la isla de Amat.

Se construyó en El Callao una casa portátil de madera, que posteriormente se despiezó y numeró para ser embarcada en el paquebote *San Miguel*, alias *Júpiter*, que sería el acompañante de la fragata *Águila*. La expedición de nuevo estaba a cargo del comandante Domingo de Bonechea en la fragata *Águila*, acompañada por el citado paquebote al mando del portugalujo José Andía y Varela (26) donde, además de transportar la casa portátil, llevaba una gran cruz de madera, varias especies de animales, semillas y herramientas para la casa misión. Asimismo, los oficiales y misioneros llevaban un diccionario español-tahitiano, hecho en Lima por el soldado Máximo Rodríguez y probablemente por el piloto Hervé, con las palabras más comunes recopiladas de las conversaciones con los tahitianos.

El 20 de septiembre de 1774 partían las dos naves de El Callao rumbo oeste y hasta el día 5 de octubre mantuvieron contacto pero, debido al mal tiempo, se separaron y únicamente volvieron a encontrarse en su punto de destino, Tahití. Antes de llegar a esta isla descubrieron siete islas del archipiélago de las Tuamotu, cinco por Bonechea (Tatakoto, Tekokoto, Hikueru, Faaite y Tahanea, Motutunga), y dos por Andía (Amanu y Makatea). A todas ellas las bautizaron con nombres del calendario religioso.

(26) José Andía y Varela nació en Portugalete (Vizcaya) hacia 1730. Parece ser que llegó a Chile en el navío *El Charanguero*, en el que se dedicaba al comercio de mercaderías entre Chile y Perú.

<i>Nombre español</i>	<i>Descubridor/Fecha</i>	<i>Nombre tahitiano en 1774</i>	<i>Nombre actual</i>
San Narciso	Bonechea, 29/10/74	Tatakoto	Tuamotu
I. de Ánimas	Andía, 1/11/74	Noaroa Amanu	—
I. de los Mártires	Bonechea, 1/11/74	Tepua Tekokoto	—
San Juan	Bonechea, 1/11/74	Erua Hikueru	—
San Diego	Andía, 5/11/74	Matea Makatea	—
San Julián	Bonechea, 9/11/74	Tabao (Taboa) Motutunga	—
San Blas	Bonechea, 9/11/74	Huaráva Faaite y Tahanea	—

El *Diario* de Bonechea recoge la narración del viaje a Tahití y anota que, después de avistar la isla de Todos los Santos (Anaa), donde habían quedado en encontrarse con el paquebote *Júpiter*, envió un bote al mando de Gayangos, y con Pautu de intérprete, para reconocer esta isla, en la cual vieron una cruz de madera en la falda de un bosque. El tahitiano solo entendía algunas palabras de los naturales, que desde los arrecifes les hacían señales para que saltaran a tierra. Muchos autores atribuyen erróneamente la colocación de la cruz por la tripulación de Quirós en 1609. Cualquier investigador que analice los diarios del viaje de Quirós comprobará que dicho marino navegó más al noreste y, por tanto, no pudo ver esta isla ni tampoco las de Tahití y Moorea.

Lógicamente fue colocada por alguna tripulación de alguna nave perdida en el Pacífico y existe la probabilidad de que la cruz fuera puesta por marineros de la carabela *San Lesmes*, de la expedición de García Jofre de Loaisa, que partió de La Coruña el 24 de julio de 1525, y que fue una de las cuatro naves que atravesó el estrecho de Magallanes, donde una fuerte tormenta las dispersó en pleno océano Pacífico. Esta hipótesis, apoyada en su día por Navarrete y el australiano Langdon, podría solucionarse si se hallara la vasija o el recipiente enterrado al pie de la cruz donde, según las normas expedicionarias de finales del siglo XVI y principios del XVII, se introducía un pliego con los datos del capitán que visitó la isla y el rumbo que después continuó esa embarcación.

Bonechea escribe en este lugar:

«Nos mantubimos a vista de dicha Ysla sobre bordos experando al Paquebot *Júpiter* (por este paraje el de reunión) hasta el día 9, que haviéndonos separado de ella los vientos de 4º Cuadrante con muchas turbonadas, Agua, Truenos y relámpagos avistamos tierra con mucha rebentazón de mar, al N. $\frac{1}{4}$ al N.E., y la costeamos con la proa a E. á distancia de 3 a 4 leguas hasta las tres y media de la tarde que se avistaron por la proa a dos Mogotes con mucha rebentazón de Mar, y temerosos de pasar la Noche en este paraje ha [a] vista de tantos Escollos, y estar el tiempo con mal semblante, arribamos en busca de la Ysla de todos santos la que conseguimos abistar a las 11 del día siguiente y nos mantuvimos a su bista hasta el 12 que se determinó seguir a la Ysla de Amat, y con fuerza de vela nos pusimos en Derrota.

(...)

Disto San Quintín de la de todos Santos al O. 2 grados N. distancia 38 leguas.

La tierra abistada al N. $\frac{1}{4}$ NE., y [a] los dos Yslots abistados al E. con mucha rebentazón se les puso por nombre San Julian y San Blas; está aquella en la latitud de 17 grados 9 minutos S. y en la longitud de 236 49 minutos, corre con la de San

Quintín al O.NO. 5 grados O. distancia 23 ½ leguas, y está en la de 16 grados 53 minutos S., y en 236 grados 22 minutos de Longitud, corre con todos Santos al SO. ¼ S. distancia de 13 ½ leguas y dichas Yslas corren entre sí al NO. ¼ O. 10 grados O. distancia de 10 leguas».

La primera embarcación en llegar a Tahití fue la de Andía, el día 8 de noviembre. Seis días más tarde llegaba la fragata *Águila*. Las manifestaciones de alegría entre los tahitianos fueron grandes al comprobar que regresaban Pautu y Tetuanui. Una multitud de canoas se concentró junto a las dos naves españolas y los regalos típicos polinesios de esteras, frutos y viandas llegaron a bordo de ambas embarcaciones. La presencia de los *ari'i* más importantes de la isla Tu y Vehiatua, además de otros personajes principales, fue una rutina durante los primeros días. Esta vez, Bonechea prefirió fondear en el puerto de Tautira para resguardar sus embarcaciones. Por parte de los *ari'i* de Tautira se obtuvo permiso para que cedieran un terreno donde instalar la casa-misión y todas las pertenencias de los padres misioneros y del intérprete Máximo Rodríguez, así como varios animales que llevaba el paquebote *Júpiter*.

El 5 de enero de 1775, Bonechea dispuso celebrar una reunión entre varios oficiales de la fragata, los principales *ari'i* de Tahití, los padres misioneros y el intérprete Rodríguez. Entre los asuntos tratados en esa reunión se reconocía la soberanía española sobre la isla y la defensa de sus habitantes, quienes a su vez declaraban lealtad y obediencia al rey de España. El contador de la fragata Pedro Freire de Andrade, levantó acta de este convenio entre españoles y tahitianos y dice así:

«Certifico. Que el Día Cinco de Enero del presente año a las quatro de la tarde, por disposición del Comandante de este buque Dn. Domingo de Boenechea, los oficiales de Guerra Dn. Thomas Gayangos, Thente. de Navío; Dn. Raymundo Bonacorsi, Idem. de Fragata; Dn. Nicolás Toledo, Alferez de Navío; Dn. Juan de Apodaca, Alferez de Fragata; y Dn. Juan Hervé, Ydem y primer Piloto; y los Padres Misioneros Fr. Jerónimo Clota y Fr. Narciso Gonzales. Juntos todos en la Casa del establecimiento, convocamos a ella por medio del Yntérprete, a los Heries principales e Yndios de más suposición del Partido para formar nuestro Establecimiento. Y habiéndoles preguntado si eran ó no gustosos de que dhos. Padres y el Yntérprete quedasen en su Ysla, respondieron todos unánimes que sí. Prometiendole voluntariamte. Bexiatua y Hotu, favorecerlos y defenderlos de todo Ynsulto de parte de los Avitantes de la Ysla, ayudarlos a su subsistencia; y en caso de faltarles los Alimentos de su huso, proveerlos de quanto ellos disfrutaban.

Haciéndonos al mismo tiempo la discreta prevención de que en caso de hazer a los nuestros alguna extorsión los Avitantes de la Ysla de Morea con quienes no estaban en Amistad; ó alguna Embarcación estrangera á quienes ellos no pudiesen raesistir, no se les havia de hazer cargo alguno

Se les hizo saber por medio del Yntérprete, la Grandeza de nuestro soberano: El incontestable Derecho que tiene á todas las Yslas Adyacentes a sus bastos Dominios: Sus deseos de favorecerlos e ynstruirlos, para que sean supe-

riores a todos los que viven en la misma ignorancia; Y les ofrecimos en su R. Nombre, mediante las Facultades con que se ha dignado autorizarnos en el Capítulo Onze de la Ynstrucción, proveerlos de muchos hùtiles: Defenderlos de sus Enemigos, y que serian visitados con frecuencia por las Embarcaciones de S.M. si cumplían con fidelidad lo prometido. Demostraron todos una gran Complacencia, y en alta voz digeron que lo admitían por Rey de Otahayte y de todas sus Tierras.

Siéndoles muy agradable la formalidad de este Convenio y para que conste a los fines que convengan expido esta A bordo de la propia Fragata, al Ancla en el Puerto Oxatutira de la Ysla Oriental de Amat, alias Hotaheyti, en Cinco de Enero de mil setecientos setenta y cinco.

Pedro Freire de Andrade (*rubricado*)» (27).

El pacto de Tautira se mantuvo durante la estancia de la pequeña colonia, pero no tuvo valor permanente debido a que el Gobierno español no pudo atender, como había prometido, estas islas del Pacífico sur.

El día 7 de enero, las dos naves zarparon rumbo a Raiatea, al tener información de que habían estado allí los ingleses. En este trayecto, Bonechea y Andía hallaron ocho nuevas islas del archipiélago de la Sociedad. Son las siguientes:

<i>Nombre español</i>	<i>Descubridor/Fecha/archipiélago</i>	<i>Nombre tahitiano en 1775</i>	<i>Nombre actual</i>
Tres Hermanos	Bonechea, 8/1/75	Teturoa/Tetiara	Sociedad
I. Pelada	9/1/75	Tupuemanu/Maiao	—
I. Hermosa	—	Oagine/Huahine	—
I. de la Princesa	—	Oriatea/Raiatea	—
I. prox. a Princesa	—	Tajá/Tahaa	—
San Pedro	10/1/75	Porapora/Borabora	—
San Antonio	11-1/75	Maurua/Maupiti	—
I. de los Pájaros	14/1/75	Manua/Maiao	—

De regreso a Tahití, con Bonechea muy enfermo, los expedicionarios comprobaron que ni los padres ni el intérprete habían tenido novedad alguna con los nativos, pero recibieron la noticia de que Pautu y Tetuanui habían renegado de la fe cristiana y que se habían incorporado a sus anteriores costumbres. Los misioneros solicitaron a Bonechea que les enviase a alguna persona para el trabajo de la huerta y otros menesteres, merced que fue concedida por el comandante al enviarles el marinero Francisco Pérez, hombre hábil en aquellos trabajos.

Antes de partir las naves, murió Bonechea en la fecha ya indicada, a bordo de la fragata *Águila*. Fue enterrado al día siguiente con gran ceremonia,

(27) AGI, Audiencia de Lima, leg. 1035. Existe una copia en BRAH, Viajes a la Mar del Sur, sing. D-91.

cumpliendo las ordenanzas de su cargo, enfrente de la casa misión y al pie de la cruz de madera (28).

En el Archivo Diocesano de San Sebastián, en el libro 7.º de finados, se halla la siguiente anotación:

«Dn Domingo de Bonechea: En veinte y ocho de Oco de mil, setzs setenta y cinco vino la noticia de aver fallecido en una de las Islas de la mar del Sur, descubiertas pr el mismo, Dn Domingo de Bonechea, Capn de Navío de S.M., naturl de esta Vª en cuiu Parrol se le hizo el 3º día en oficio mar. Nada se sabe de su dispn y firmé.

Dn Manl Antº de Echave (*rubricado*)».

La noticia de su fallecimiento llegó con nueve meses de retraso a su villa natal de Guetaria. Sus familiares y amigos le recordaron celebrando un oficio religioso en la iglesia parroquial de San Salvador.



Monumento a Bonechea en Tahití

Hemos citado ya a *José Ramón de Andía y Varela*. Nació este navegante en Portugalete y fue bautizado el 26 de mayo de 1736. En 1774 (29), acompañó a la fragata *La Águila*, capitaneada por Domingo de Bonechea, en su expedición a Tahití a bordo de su paquebote *El Júpiter*. Se trataba de la segunda expedición de este tipo ordenada por Amat ante el temor de una colonización británica de la isla y con intención de convertir «a los infieles que la habitan» llevando, para ello, dos padres franciscanos y varias especies de animales «para que procreasen en aquella isla». Dejó todos los detalles del viaje anotados en *Relación del viaje hecho a la isla de Amat, por otro nombre Otahiti y descubrimiento de otras adyacentes en los años 1774 y 1775* (30).

En 1947, Joaquín de Sarriera, descendiente de Amat, habla así de Andía en la introducción a la obra:

(28) RODRÍGUEZ.

(29) DOUGNAC RODRÍGUEZ, pp. 7-35.

(30) ANDÍA Y VARELA.

«Adivinamos, a través de su relato, un carácter entero y austero, piadoso, caballeresco y humano, y una mentalidad que llamaríamos científica por el cuidado con que anota no solo los detalles de la navegación a fuer de buen marino, sino también el paisaje geográfico, la fauna y la flora, las costumbres, lenguaje y religión de los polinesios. Siente evidente simpatía por aquellos indígenas de buena presencia, alegres y confiados, aunque abomina de sus supersticiones, sus danzas lascivas y su pereza. Andía es el primer narrador español de aquel paraíso, de aquella isla de ensueño».

Recordaremos ahora a uno de los principales héroes de España, el guipuzcoano *Blas de Lezo y Olavarrieta*.



Busto de Blas de Lezo en la fachada de la Diputación de Guipúzcoa

Nació en Pasajes (Guipúzcoa) el 3 de febrero de 1689. A los doce años, se embarcó en la escuadra francesa, enrolándose como guardiamarina al servicio del conde de Toulouse, Luis Alejandro de Borbón, hijo de Luis XIV. Falleció en Cartagena de Indias el 7 de septiembre de 1741. La Guerra de Sucesión enfrentó a Felipe de Anjou, apoyado por Francia y nombrado heredero por el rey español, con el archiduque Carlos de Austria, apoyado por Inglaterra, ya que esta última temía el poderío que alcanzarían los Borbones en el continente. La escuadra francesa había salido de Tolón, y en Málaga se habían unido algunas galeras españolas mandadas por el conde de Fuencalada. Frente a Vélez-Málaga se produjo el 24 de agosto de 1704 la batalla naval más importante del conflicto. Blas de Lezo participó en aquella batalla batiéndose de manera ejemplar. En 1704 perdió la pierna izquierda a causa de la bala de un cañón inglés. La pierna le fue amputada por debajo de la rodilla, sin ninguna clase de anestesia.



Placa dedicada a Blas de Lezo en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, Cádiz

No tardó en volver a embarcarse para socorrer, en este caso, a las asediadas plazas de Peñíscola y Palermo, dirigir el posterior ataque al navío inglés de 70 cañones *Resolution* que resultó devastado por el fuego, o capturar otros dos navíos enemigos. Durante sus exitosas patrullas por el Mediterráneo logró apresar un buen número de navíos ingleses y logró el permiso para llevar sus presas a su pueblo natal. En 1706, recibió instrucciones para abastecer a los sitiados en Barcelona comandando una pequeña flota. Burló constantemente el cerco inglés gracias a las densas nubes de humo que provocaban los montones de paja ardiendo que dejaba flotando sobre las aguas y que le permitían ocultarse, o las cargas incendiarias que disparaban sus cañones capaces de neutralizar los navíos británicos. Posteriormente se le envió a la fortaleza de Santa Catalina de Tolón, donde tomó contacto con la defensa desde tierra firme, en combate contra las tropas del príncipe Eugenio de Saboya. En esta acción, tras el impacto de un caño-

nazo en la fortificación, una esquirla se le alojó en el ojo izquierdo y perdió, así, para siempre la vista del mismo. Fue destinado al puerto de Rochefort, donde realizó otra gran gesta, al rendir en 1710 una decena de barcos enemigos, el menor de 20 piezas. Por estas fechas tiene lugar el combate con el *Stanhope* mandado por John Combs, que lo triplicaba en fuerzas. Se mantuvo un cañoneo mutuo hasta que las maniobras de Lezo dejaron al barco enemigo a distancia de abordaje, momento en el que ordenó que lanzaran los garfios para llevarlo a cabo. Blas de Lezo se cubrió de gloria en este enfrentamiento, en el que incluso fue herido y ascendido a capitán de fragata. En 1714, se produjo el segundo asedio a Barcelona. Blas de Lezo volvió a resultar herido. Esta vez, el disparo de un mosquete le inutiliza para el resto de su vida su brazo derecho.

Al año siguiente, al mando del *Nuestra Señora de Begoña* de 54 cañones y junto a una gran flota, logra reconquistar Mallorca, esta vez, sin necesidad de efectuar un solo cañonazo.

En 1716, tras la finalización de la Guerra de Sucesión en España, Blas de Lezo recibe el mandato de limpiar la costa del Pacífico del virreinato de Perú de los numerosos piratas y corsarios que la asolaban. El servicio lo cumple con notable éxito porque los navíos piratas emprendían la huida ante la presencia de los buques de guerra españoles y la fama que Lezo se había ganado durante los últimos años. En 1730, Blas de Lezo da por concluido su periplo por las costas americanas y regresa nuevamente a España donde es nombrado jefe de la escuadra naval del Mediterráneo. En una de las misiones que se le encomiendan, viaja a la República de Génova, al mando de seis navíos de guerra, para reclamar el pago de dos millones de pesos que esta república debía al Reino de España.

Blas de Lezo pronto tendría una nueva misión: la conquista de la ciudad otomana de Orán. La realizó con éxito. Como consecuencia de ello, el pirata Bay Hassan huyó pero, poco tiempo después, logró reunir un buen número de tropas para sitiar la recién conquistada ciudad. Los moros se coaligaron para reconquistarla, atacándola por tierra y bloqueándola por mar. Blas de Lezo levantó el bloqueo e introdujo en la plaza los socorros pertinentes. Después, se dedicó a dispersar las fuerzas navales enemigas, provocando la huida del pirata argelino tras una dura y reñida lucha.

Patrulló durante meses por aquellos mares, impidiendo que los argelinos recibieran refuerzos de Estambul, hasta que una epidemia le obligó a regresar a la ciudad de Cádiz.

Al ser nombrado comandante general de una flota de ocho galeones se le encarga una nueva misión: habían de salir para Tierra Firme. Llegó a Cartagena de Indias, donde quedó como comandante general del más importante puerto de ultramar, fundamental para la defensa del Mar de las Antillas.

Cuando Gran Bretaña declaró la guerra a España, nombró al marino Edward Vernon comandante de las fuerzas británicas en las Indias Occidentales. Puso este rumbo desde Port Royale (Jamaica) hacia el puerto español de Portobelo, en Panamá, con el objetivo de saquearlo y destruirlo, como así lo hizo. Portobelo formaba parte de la ruta que periódicamente seguía la Flota de Indias y se encontraba pobremente defendido. El éxito de esta acción fue celebrado y proclamado a los cuatro vientos, y Vernon, entre numerosos homenajes, se convirtió en un héroe nacional en Inglaterra.

El 13 de marzo de 1740 se presentaron ante Cartagena de Indias ocho navíos enemigos. Fondearon a unas dos leguas de la ciudad. Después de reconocer la costa y establecer el bloqueo, comenzaron el bombardeo de la ciudad. Los cañones de la defensa no alcanzaban a los navíos ingleses y estos continuaron haciendo fuego durante los días 18 y 19. Lezo mandó desembarcar un cañón de 18 que puso en tierra. Ahuyentó a las bombardas con sus certeros disparos y la escuadra británica levó y se retiró a Jamaica, quedando dos navíos bloqueando Cartagena.

Hicieron los británicos una segunda tentativa, con trece navíos y una bombardas. Blas de Lezo formó con otros dos navíos, otra segunda línea de

defensa de Boca Chica. Cuando los británicos vieron esta vigilancia y preparativos, regresaron a Jamaica sin atacar.

En 1741 una flota de 186 naves, más de 23.500 hombres, y más de 2.600 piezas de artillería puso rumbo hacia Cartagena de Indias. Las tropas españolas se reducían a seis navíos de guerra, unos 2.500 soldados, reforzados con unos 600 arqueros indios traídos expresamente desde el interior, y menos de 1.000 piezas artilleras. Blas de Lezo se preparó para la defensa. Situó varios de sus buques en las dos entradas a las bahías y dio órdenes de que, en el caso de que se vieran superados, fueran hundidos para que no fueran apresados y para que sus restos impidieran la entrada de los navíos ingleses hasta Cartagena de Indias.

Toda la armada enemiga se había desplegado en plan de cerco. Al comienzo, se notó la superioridad británica y se adueñaron fácilmente de los alrededores de la ciudad fortificada. Tras comprobar que no podían acceder a la bahía, los ingleses comenzaron un bombardeo incesante contra los fuertes del puerto. Lezo situó dos navíos en Boca Chica, paso obligado para entrar en la rada. Cerró la entrada con dos cadenas tendidas por fuera de los buques, para impedir la llegada hasta ellos de los brulotes con que pudieran atacarlos, y puso en estado de defensa los castillos que guardaban la entrada. Apoyaba a los defensores con la artillería de sus navíos, que había colocado lo suficientemente cerca. Usaba bolas encadenadas para inutilizar los barcos ingleses. Con ello, desbarbolaron varios barcos y produjeron víctimas entre los atacantes.

Tras acabar con varias baterías de cañones, Vernon se dispuso a desembarcar algunos de sus hombres, que lograron tomar posiciones en tierra. Luego, el inglés cañoneó la fortaleza de San Luis de Bocachica durante dieciséis días. El bombardeo fue masivo y los españoles tuvieron que abandonar los fuertes de San José y Santa Cruz.

El ímpetu del ataque obligó al español a tomar una decisión dura. Blas de Lezo incendió sus buques para obstruir el canal navegable de Boca Chica, aunque el *Galicia* no ardió a tiempo. Sin embargo, logró retrasar el avance inglés de forma considerable. Decidió, entonces, dar la orden de replegarse ante la superioridad ofensiva y la cantidad de bajas españolas.

A su vez, en Boca Grande se siguió la misma táctica. Se hundieron los dos únicos navíos que quedaban para dificultar, así, la entrada del enemigo. El sacrificio resultó en vano, porque los ingleses remolcaron el casco de uno de ellos antes de que se hundiera para restablecer el paso y desembarcaron. Las posiciones habían sido perdidas y los españoles se defendían en el fuerte de San Sebastián. Como último baluarte, se encontraba el castillo de San Felipe.

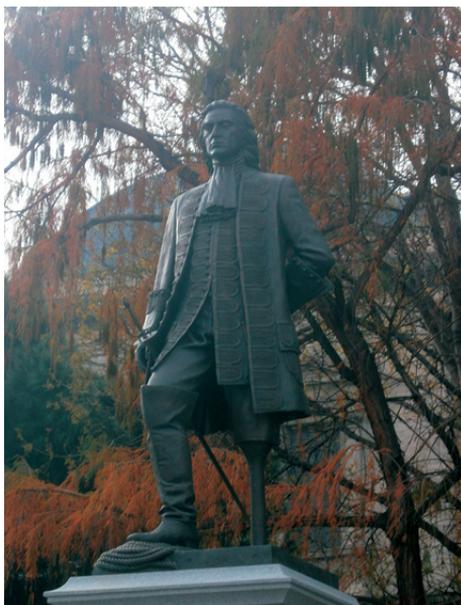
Los ingleses habían conseguido acabar con varias fortalezas y asentarse en las bahías de Cartagena de Indias tras pasar los obstáculos puestos por los españoles. Sin duda, sentían la victoria cerca. Vernon entró entonces triunfante en la bahía con su buque almirante con las banderas desplegadas dando la batalla por ganada. Envío en ese momento una corbeta a Inglaterra con un



mensaje en el que anunciaba su gran victoria sobre los españoles. La noticia fue recibida con grandes festejos entre la población y, debido al júbilo, se mandó acuñar una moneda conmemorativa para recordar la gran victoria. En ella se podía ver a Blas de Lezo arrodillado frente al inglés.

Vernon estaba decidido. La hora de la victoria había llegado. Por ello, quiso darle el broche final tomando el símbolo de la resistencia española: el castillo de San Felipe, donde resistían únicamente seis centenares de soldados. Sin embargo, el asalto desde el frente era un suicidio, por lo que el inglés decidió dar la vuelta a la fortaleza y asaltar por la espalda a los españoles.

Blas de Lezo envió a dos de los suyos al lado inglés. Se fingirían desertores y llevarían a la tropa enemiga hasta un flanco de la muralla. Para ello, atra-



Monumento a Blas de Lezo en los Jardines del Descubrimiento de la madrileña plaza de Colón; pág. sig., leyenda grabada en la cara posterior del pedestal

vesaron la selva lo que provocó la muerte por enfermedad de cientos de soldados, pero al fin llegaron y Vernon ordenó el ataque.

El primer asalto inglés se hizo contra una entrada de la fortaleza y se saldó con la muerte de aproximadamente 1.500 soldados ya que dicho flanco estaba muy bien protegido.

Tras este ataque inicial, Vernon se desesperó ante la posibilidad de perder una batalla que parecía hasta hace pocas horas ganada de antemano. El inglés ordenó una nueva embestida, aunque esta vez planeó que sus soldados usaran escalas para poder atacar directamente las murallas. En la noche del 19 de abril los ingleses se organizaron en tres grupos para atacar San Felipe. Sin embargo, los asaltantes se llevaron una gran sorpresa: las escalas no eran lo suficientemente largas para alcanzar la parte superior de las murallas. Blas de Lezo había ordenado cavar un foso cerca de los muros para aumentar su altura y evitar el asalto.

Los españoles les produjeron entonces cientos de bajas. Al día siguiente, salieron de la fortaleza dispuestos a aprovechar el duro golpe psicológico que habían sufrido. Tras una cruenta lucha, los menos de 600 defensores lograron que el enemigo se retirara y volviera a sus navíos.

El descalabro ante el castillo de San Felipe desmoralizó a los ingleses. El engreído sir Edward Vernon se había revelado como un incompetente incapaz de vencer a 600 españoles harapientos y famélicos capitaneados por un anciano tuerto, manco y cojo.

Después de esa batalla, los ingleses realizaron una serie de intentos de conquistar la plaza fuerte, pero fueron rechazados. Vernon se retiró a sus barcos y ordenó un bombardeo masivo sobre la ciudad durante casi un mes, pero no sirvió de nada. Finalmente, Vernon abandonó las aguas de Cartagena de Indias dejando unos 5.000 ingleses muertos. Según cuenta la leyenda, Vernon sentía tanto odio hacia Lezo que, mientras se alejaba junto a su flota de vuelta a Inglaterra, gritó a los vientos: «God damn you, Lezo!» (¡Que Dios te maldiga, Lezo!).

Vernon optó por una retirada enviando una carta a Blas de Lezo:

«Hemos decidido retirarnos para volver pronto a esta plaza después de reforzarnos en Jamaica».

El guipuzcoano le respondió:

«Para venir a Cartagena es necesario que el rey de Inglaterra construya otra escuadra, porque esta solo ha quedado para conducir carbón de Irlanda a Londres, lo cual les hubiera sido mejor que emprender una conquista que no pueden conseguir».

Humillados por la derrota, los ingleses ocultaron las monedas y medallas grabadas con anterioridad para celebrar la victoria que nunca llegó. Con solo seis navíos y 2.830 hombres, Blas de Lezo derrotó a Vernon, que traía 180 navíos y casi 25.000 hombres. Fue tal la derrota que el rey de Inglaterra, Jorge II, prohibió hablar de ella o que se escribieran crónicas alusivas al hecho, como si nunca hubiese ocurrido.

Blas de Lezo fue enterrado en Cartagena de Indias, sin honores, en pobres condiciones, puesto que el virrey de entonces, Sebastián de Eslava, le había declarado su enemistad.

Algunos años después, se concedió a la familia de Lezo el marquesado de la Real Defensa, quedando perpetuada de este modo, sus hazañas en Cartagena de Indias.



Bibliografía y fuentes

- ALONSO DEL VAL, J.M.^a: «Juan Echeverri y Rober (1609-1662), Capitán General y Almirante de las reales Flotas de Indias», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.
- ANDÍA Y VARELA, J.: *Relacion del viaje hecho a la Isla de Amat, por otro nombre Otahití, y descubrimiento de otras adyacentes en los años 1774 y 1775*. J. Porter, Barcelona, 1947.
- ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, Documentos de Indias.
- DELMAS, J.E.: *Biografía de claros varones de Vizcaya*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1970.
- DOUGNAC RODRÍGUEZ, A.: «Josefa de Andía y Varela (1768-1841), una mujer de su época», en *Revista Chilena de la Historia y Geografía*, núm. 152, 1984.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- : *Disquisiciones náuticas. La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1996.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GARCÍA CARRAFFA, A.: *Enciclopedia heráldica y genealógica hispano-americana. Diccionario heráldico y genealógico de apellidos españoles y americanos*. Buenos Aires, 1962.
- GARCÍA RIVAS, Manuel: «En torno a la biografía de Blas de Lezo», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 7. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.

- GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: «El almirante donostiarra Juan de Echeverri, marqués de Villarrubias», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, núm. 24. San Sebastián, 1990.
- : *Diccionario biográfico vasco*. Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Donostia/San Sebastián, 1989.
- GÓMEZ NAVARRO, J.: (ed.). *Exploradores españoles olvidados del siglo XVIII*. Sociedad Geográfica Española, Madrid, 1999.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- MELLÉN BLANCO, F.: «Domingo Bonechea Andonaegui y sus expediciones a Tahití», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm.6. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.
- : «Expediciones al Pacífico Sur en el virreinato de Amat, 1770-1776», en *Historia 16*, año XV, núm. 171. Madrid, 1990.
- NAVARRETE, A.: *Historia marítima militar de España*. Madrid, 1907.
- PAVÍA, F. de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina, Jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, 4 vols. Madrid, 1873.
- QUINTERO SARAVIA, G.M.: *Don Blas de Lezo: biografía de un marino español del siglo XVIII*. Edaf, Madrid, 2016.
- RIQUER ZABECOE, C.: «Marinos ilustres. Mateo de Laya y Aramburu», en *Euskal-Erria. Revista Bascogada*, t. LVII, segundo semestre de 1907. San Sebastián, Establecimiento Tipográfico de J. Baroja e Hijo. Acceso electrónico en http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/74840/1/AM_323872.pdf.
- RODRÍGUEZ, M.: *Espanoles en Tahiti* (ed. de F. Mellén). Historia 16 (Crónicas de América 69), Madrid, 1992.
- SADA, J.M.: *Historia de la ciudad de san Sebastián a través de sus personajes*. Alderdania, Irún, 2002.
- SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985.
- : «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2006.
- : *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVIII: un conflicto por el poder*. Asamblea de Extremadura, Mérida, 1993.
- SORALUCE, N.: *Historia general de Guipúzcoa*. Vitoria, 1870.
- UNSAIN AZPIROZ, J.M. (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2008.
- MUSEO NAVAL: *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1979.
- VICTORIA, P.: *El día que España derrotó a Inglaterra*. Áltera, Barcelona, 2005.
- VV.AA.: *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Barcelona, 1968.
- VV.AA.: *La gran enciclopedia vasca*. Auñamendi, Bilbao, 1966.
- VV.AA.: *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1995.