



GUILLERMO NICIEZA FORCELLEDO

BLAS DE LEZO

UNA VIDA
AL SERVICIO
DE ESPAÑA

DOSIER DE PRENSA



Blas de Lezo, héroe trágico de la historia de España

Teniente general, “Medio Hombre”, veterano de cien batallas, líder inquebrantable, héroe de la defensa de Cartagena de Indias, muerto en desgracia. A través de una narrativa rica en detalles y de un espectacular aparato gráfico compuesto por ilustraciones, cartografía histórica e imágenes de época, Guillermo Nicieza, consagrado experto en historia naval, reivindica en este suntuoso libro la obra y el legado de uno de los militares y marinos más destacados de nuestra historia, que consagró su vida al servicio de España.



Blas de Lezo.
Una vida al servicio de España
978-84-129846-7-5
176 páginas en color
21 x 29,7 cm
Rústica con solapas
P.V.P. 28,95 €

Hay hombres de una pieza, aunque la vida los haya deshecho en pedazos, aunque con quince años –niño apenas– les hayan aserrado una pierna, aunque una esquirla de un cañonazo les perfora un ojo y aunque una bala de mosquete les deje inútil la mano derecha. Injusto, pero muy propio de ese humor negro tan español, es llamar a alguien así «medio hombre», cuando con su entereza y sus actos demostró serlo con creces. En este libro profusamente ilustrado por los pinceles de consagrados artistas como Pablo Outeiral o Augusto Ferrer-Dalmau, una exhaustiva cartografía marca de la casa y una exquisita selección de imágenes de época, el reconocido experto en historia naval Guillermo Nicieza Forcelledo homenajea a Blas de Lezo y Olavarrieta, uno de los marinos de guerra más famosos de la historia de España, desde su infancia en Pasajes de San Pedro y su formación naval en la Marina Real francesa –donde tuvo su bautismo de fuego y recibió su primera herida, en la batalla de Vélez-Málaga– hasta el cénit de su carrera en la imposible y heroica defensa de Cartagena de Indias.

Con el nacimiento de la Real Armada española, se destacó durante el asedio de Barcelona como prometedor capitán de fragata. Su primer destino como capitán de mar y guerra le llevó al mar del Sur, en misiones contra la piratería inglesa en las costas del Perú. Regresó a la Península para participar en las denodadas reconquistas de Orán y Mazalquivir, para después defender brevemente la Carrera de Indias y ser de nuevo destinado a América, al reino de Nueva Granada, cuyo apostadero estaba en Cartagena. Allí, el ya teniente general Blas de Lezo hubo de dar batalla a la invasora escuadra británica de Edward Vernon, primero desde su navío insignia, el Galicia, y luego desde la propia ciudad. Sucesivos y encarnizados ataques chocaron contra la férrea defensa dirigida por Lezo y el virrey Sebastián de Eslava y, a la postre, los británicos hubieron de retirarse con el rabo entre las piernas. Las medallas conmemorativas que Vernon se había apresurado a encargar, anticipando una victoria que no fue, quedaron para quincalla. El precio, empero, fue alto para don Blas: enfermo de tifus, falleció apenas cinco meses después, y, defenestrado debido a sus rencillas con el virrey, fue destituido de forma póstuma. Sin embargo, la memoria de Cartagena rehabilitó pronto su figura, hasta la actualidad, honrado por los buques de la Armada española que llevan su nombre y por su recuerdo en el sentir popular.

Cojo, tuerto y manco, pero de una pieza: *Blas de Lezo, una vida al servicio de España*.



Guillermo Nicieza (Gijón, 1990) es investigador naval especializado en la Real Armada del siglo XVIII. Ha publicado obras premiadas como *Leones del mar* y colabora con revistas y editoriales como Desperta Ferro. También ha sido reconocido por su labor divulgativa y académica.

En librerías el miércoles 1 de octubre. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

LAS CLAVES DEL LIBRO

Un libro que homenajea a **uno de los personajes más icónicos de la historia de España**, Blas de Lezo, poniéndole dentro de sus coordenadas históricas, desde su infancia y su formación naval hasta el cénit de su carrera en la imposible y heroica defensa de Cartagena de Indias.

Una biografía apasionante que **aúna el rigor histórico con la épica y el heroísmo** de una carrera militar marcada por el sacrificio: una pierna, una mano y un ojo fueron las prendas pagadas por Blas de Lezo como servicio a España.

El libro cuenta con **un apabullante aparato gráfico**, desde ilustraciones a cargo de reputados **artistas como Augusto Ferrer-Dalmau o Pablo Outeiral** hasta secciones de navíos o una vista aérea de la batalla de Cartagena de Indias, pasando por imágenes de época y un buen número de mapas. Nos mete así, de lleno, en la época.

La obra recorre, a partir de la **carrera militar de Blas de Lezo**, los conflictos en los que se vio sumida España en la primera mitad del siglo XVIII: desde la Guerra de Sucesión, con asedios como el de Barcelona o Gibraltar, a la escuadra que reconquistó Orán y Mazalquivir o su destino en América, para limpiar de piratas el mar del Sur, con protagonismo especial para su mayor logro, la **defensa de Cartagena de Indias**.

El interés y admiración del público general por Blas de Lezo le ha convertido en una **figura muy reconocible en nuestros días** y por ello su biografía ha estado salpicada de atribuciones, citas y hechos falsos, que este libro desmiente.

COSAS QUE NO SABÍAS SOBRE BLAS DE LEZO...

Comenzó su carrera en la Marina Real francesa

Tras formarse como *garde de la Marine* junto al hijo del conde de Fernán-Núñez, Blas de Lezo se incorporó a la escuadra del conde de Toulouse, donde sirvió en el navío insignia *Le Foudroyant* durante la Guerra de Sucesión española.

Felipe V le ofreció un puesto en su Corte, pero lo rechazó

Cuando se encontraba recuperándose de la amputación de su pierna tras la batalla de Vélez-Málaga, el recién coronado Felipe V ofreció al joven Blas de Lezo un puesto de asistente de cámara pero este lo rechazó alegando que quería seguir sirviendo en el mar.

Se incorporó a la Real Armada española como capitán de mar y guerra

Después de los combates de Vélez-Málaga y Tolón y realizar varias escoltas de la Flota de Indias bajo órdenes francesas, Blas de Lezo se incorporó para el último bloqueo de Barcelona como capitán de mar y guerra, equivalente a capitán de navío.

El famoso combate entre una fragata española y un navío inglés que retrató el pintor Ángel María Cortellini nunca sucedió

Uno de los cuadros más famosos del pintor Ángel María Cortellini, expuesto en el Museo Naval de Madrid, en el que se aprecia el heroico combate entre una fragata española, supuestamente mandada por Blas de Lezo, y el navío de línea inglés *Stanhope* nunca sucedió. La fragata podría ser la *Valeur* pero no existen registros del citado navío inglés.

Podía haber sido nombrado el I capitán general de la Real Armada, máximo mando naval de España, de no haber fallecido

Para la época de la defensa de Cartagena de Indias Blas de Lezo era uno de los tenientes generales más antiguos de la Real Armada, por delante de otros marinos de su generación. De no haber fallecido, podía haber sido nombrado capitán general de la Real Armada, máximo mando de las fuerzas navales españolas. Sin embargo, el honor lo habría de recibir en 1750 Juan José Navarro. Navarro fue subordinado de Lezo en la reconquista de Orán y Mazalquivir.

Blas de Lezo hizo una considerable fortuna comerciando con China y comprando pagarés de Deuda Real

Blas de Lezo no solo no pasó apuros financieros cuando estaba destinado en Lima sino que obtuvo sustanciales ganancias comerciando con telas y plata con China, además de esclavos en el mar del Caribe, y comprando Deuda Real, que siempre aumentaba. Al final de su vida sí tuvo una situación económica mucho más delicada.

Blas de Lezo y Sebastián de Eslava casi mueren en los primeros momentos de la defensa

El 4 de abril, se encontraban reunidos Blas de Lezo y Sebastián de Eslava en el navío Galicia, insignia de la escuadra, cuando una bala de cañón inglesa atravesó el espejo de popa, hiriendo a Lezo en una mano y un muslo a causa de las astillas. De otra fortuna, los dos mandos de la defensa podían haber fallecido con la andanada, dejando descabezadas a sus tropas.

Blas de Lezo no dirigió la defensa desde el castillo de San Felipe sino desde su navío insignia

La dirección de la defensa de la plaza recayó en el virrey Sebastián de Eslava, que situó su cuartel general en el castillo de San Felipe de Barajas. Mientras tanto, Lezo dirigió las operaciones navales desde el navío Galicia, más tarde tuvo que evacuarlo y bojeó la costa desde una lancha de su buque y posteriormente se retiró al interior de la ciudad a organizar la artillería y partidas de paisanos para la defensa.

Cartagena de Indias no fue la primera ocasión en la que Blas de Lezo combatió contra Edward Vernon

En la batalla de Vélez-Málaga de 1704, Blas de Lezo combatió a bordo del navío insignia francés de la escuadra del conde de Toulouse. En el bando opuesto, un joven guardiamarina inglés de nombre Edward Vernon vivió su bautismo de fuego en el HMS Shrewsbury.

Blas de Lezo tuvo un esclavo negro de nombre Antonio a quien concedió su apellido

Dada su posición preeminente como comandante general del apostadero de El Callao, el puerto del virreinato del Perú, Blas de Lezo tuvo como mayordomo a un esclavo negro de nombre Antonio. Aparece en los registros como Antonio Lezo y se supone se trasladó a España con la mujer y los hijos de don Blas tras el fallecimiento de este.

La Armada española tuvo cuatro buques de guerra llamados “Blas de Lezo”

La Armada española honró al marino vasco bautizando cuatro buques en su honor: el primero el cañonero General Lezo; el segundo el crucero ligero Blas de Lezo; el destructor D-65 Blas de Lezo; y la fragata F-103 Blas de Lezo, actualmente en servicio.

Aunque tras la defensa de Cartagena de Indias su figura fue muy denostada se le rehabilitó gracias a sus subordinados

La posición privilegiada de Sebastián de Eslava en la Corte de Felipe V hizo que sus alegatos contra Blas de Lezo tras la batalla de Cartagena de Indias llevaran a que las heroicas acciones del marino vasco fueran olvidadas e incluso se tramitara su destitución. Sin embargo, durante el reinado de Fernando VI se rehabilitó a Blas de Lezo en la persona de su hijo Blas Fernando, concediéndole el título de I marqués de Ovieco. Sus subordinados fueron quienes presionaron para que se le rehabilitara.

ESCENARIOS



Pasajes de San Pedro

Blas de Lezo y Olavarrieta nació en la falda del monte Ulía, en la localidad de San Pedro, en la margen izquierda de la ría del Oyarzo. Allí vivió los primeros años de su vida con sus padres, hermanos y parientes como el tercer hijo de un hidalgo guipuzcoano.

Vélez-Málaga

En 1704, frente a la población de Vélez-Málaga, Blas de Lezo tuvo su bautismo de fuego en una batalla naval a bordo del navío Le Foudroyant del conde de Toulouse contra una escuadra inglesa. En el combate perdió la pierna izquierda por debajo de la rodilla.

Tolón

Durante la defensa francesa de Tolón de 1707 frente a las tropas saboyanas e imperiales, Blas de Lezo se desempeñó heroicamente en el castillo de Santa Catalina pero una esquirla de metralla le impactó en el ojo izquierdo y le dejó tuerto.

Barcelona

La tercera de las famosas heridas de Blas de Lezo le llegó durante el bloqueo marítimo de Barcelona de 1714 a bordo del navío Nuestra Señora de Begoña, cuando una andada de las baterías austracistas del puerto impactó en su navío y una esquirla le alcanzó el antebrazo derecho, dejándoselo inhábil. Otras fuentes hablan de que fue una bala de mosquete.

El Callao

El primer destino importante de Blas de Lezo como oficial de guerra de la Real Armada española fue en el apostadero de El Callao, en el virreinato del Perú. Se incorporó como segundo del jefe de escuadra Bartolomé de Urdinso para patrullar la costa y luchar contra el contrabando francés y la piratería inglesa en el océano Pacífico. Acabó sustituyendo a Urdinso como jefe de escuadra de la Armada del Mar del Sur.

Cádiz y Alicante

Tras regresar a la península, el jefe de escuadra Blas de Lezo estuvo destinado en el Departamento Marítimo de Cádiz de forma interina, aunque posteriormente pasó al puerto de Alicante para organizar la escuadra que iba a llevar a cabo la operación de reconquista de Orán y Mazalquivir de 1732. Fue nombrado comandante general del Departamento de Cádiz con su ascenso a teniente general en 1734.

Cartagena de Indias

En 1736 le fue concedido el mando de la Flota de Galeones de Tierra Firme y al año siguiente fue destinado como comandante general del apostadero de Cartagena de Indias, en el virreinato de Nueva Granada. Allí desempeñó una importante labor organizativa y reformó gran parte del puerto, las defensas y la plaza. También armó una pequeña escuadra corsaria. En 1741, defendió heroicamente la ciudad de la escuadra británica de Edward Vernon. Falleció en Cartagena de Indias a causa de sus heridas.





SUMARIO

Blas de Lezo. Una vida al servicio de España explicado por su autor

La figura de Blas de Lezo ha pasado del más profundo olvido a ser uno de los personajes históricos favoritos y más queridos por los aficionados y amantes de la Historia de España, lo que ha provocado que se escriban numerosos libros en los últimos años sobre su vida. La mayor parte de estas obras, aunque interesantes historiográficamente hablando, han descuidado las primeras décadas tanto personales como profesionales del marino guipuzcoano, centrándose fundamentalmente en su participación en la defensa de Cartagena de Indias.

Blas de Lezo, una vida al servicio de España viene a rellenar los vacíos dejados por otros autores, investigando intensamente los primeros años del marino en su natal Pasajes de San Pedro, el linaje marinero de su familia y su formación como *garde de la Marine* en la Marina Real francesa, sus destinos y primeras batallas en la Guerra de Sucesión española, en el mar del Sur y en el Mediterráneo antes de su más famosa cita con la Historia. Sin embargo, también trae al lector una explicación del complejo tiempo, tanto diplomático como militar, en el que vivió Blas de Lezo, cómo nació la Real Armada en la que sirvió casi tres décadas y bucea profundamente en los archivos españoles y franceses para hacer una cronología de los navíos y fragatas en las que estuvo destinado y los empleos navales que desempeñó.

Para su redacción se ha contado con profusa documentación histórica de los tiempos de Lezo, tanto española como francesa e inglesa, material cartográfico y tratados navales de época e incluso planos originales de construcción de los buques donde sirvió, permitiendo describirlos con total precisión y acercando al público general la realidad profesional y personal de los marinos del siglo XVIII. Para apoyar las investigaciones del libro y facilitar su lectura se han añadido al texto gran cantidad de ilustraciones, cuadros, retratos, recreaciones, mapas y planes de batalla. El resultado de este formato en gran tamaño e ilustrado convierte el libro en toda una experiencia visual con olor a pólvora y salitre.

El **prólogo** del capitán de navío (R) José María Blanco Núñez, uno de los máximos expertos en Blas de Lezo y en la Real Armada española del siglo XVIII, encabeza las primeras páginas del libro con una breve travesía por la vida del marino a modo de introducción y síntesis.

A continuación, en el **capítulo 1** se aborda la infancia y la formación naval de Blas de Lezo, desde su nacimiento en Pasajes de San Pedro y su linaje familiar hasta su formación en la Marina Real francesa y su bautismo de fuego en la batalla de Vélez-Málaga. En este capítulo también se describen las particularidades de la hidalguía marítima vasca y las responsabili-

Blas de Lezo, como jefe de escuadra, ofició desde el navío Santiago como segundo al mando de la armada que participó en la campaña de Orán y Mazalquivir. La escuadra estaba compuesta por más de 550 velas, entre buques de guerra, de transporte de tropas y de pertrechos. *El almirante Blas de Lezo* (1735), óleo sobre lienzo de autor desconocido. Museo Naval de Madrid.

dades de los *gardes de la Marine* que estaban al servicio de Luis Alejandro de Borbón, conde de Toulouse y gran almirante de Francia.

El **capítulo 2** se centra en el contexto histórico y diplomático de la Guerra de Sucesión española con las acciones navales más importantes de la contienda, tanto en territorio peninsular, como europeo y americano. En él también se describe la situación y reformas que recibieron las tropas españolas del recién coronado Felipe V de España y se estudian las operaciones anfibias que marcaron el devenir de la guerra, como la toma de Gibraltar o los asedios de Barcelona. Al final del capítulo, se pone en contexto las aventuras y desventuras de Blas de Lezo en la contienda durante la defensa de Tolón o el bloqueo marítimo de Barcelona, así como la transición del marino desde la Marina Real francesa a la Real Armada española. También se explican otras cuestiones inherentes a su servicio militar y a su vida como sus heridas sufridas, con una sección sobre la cirugía naval del siglo XVIII, o cómo se llevaba a cabo un zafarrancho de combate. El capítulo también aborda los primeros mandos de Blas de Lezo, como la fragata *Valeur*.

En el **capítulo 3** se estudia extensamente el nacimiento de la Real Armada española en el siglo XVIII y el primer destino de Blas de Lezo una vez terminada la Guerra de Sucesión española. Este capítulo casi monográfico sobre las reformas que sufrió la marina de guerra de Felipe V, sus uniformes, banderas, sistemas de construcción de buques y todo lo relacionado con el servicio naval, permite comprender mejor el futuro de Blas de Lezo como prometedor oficial de guerra de la Real Armada. El capítulo finaliza con cerca de década y media de vivencias de don Blas destinado en el apostadero de El Callao con la Armada del Mar del Sur.

En el siguiente apartado, correspondiente al **capítulo 4**, se analizan las misiones de llevó a cabo Blas de Lezo, ya jefe de escuadra, en el mar Mediterráneo. La sección de operaciones anfibias en el siglo XVIII introduce las características, particularidades y pone de manifiesto las dificultades de los desembarcos y tomas de plazas costeras a mediados de ese siglo. Una completa narración sobre la campaña de reconquista de Orán y Mazalquivir, en la que participó Blas de Lezo, finaliza el capítulo.

El **capítulo 5** actúa como cierre del libro, coincidiendo con la descripción histórica de la Guerra del



Asiento y la batalla de Cartagena de Indias, así como la reseña de los diferentes tipos de unidades españolas que participaron en la tan famosa y heroica defensa. Entre las interesantes ilustraciones de este apartado se encuentra una vista aérea de la Cartagena de Indias de 1741, un mapa de los movimientos durante la batalla y el uniforme de los Batallones de Marina que sirvieron bajo órdenes de Blas de Lezo. Al final, también se explica la controvertida relación personal de Lezo con el virrey Eslava y las consecuencias que tuvo el combate para el marino guipuzcoano.

El **epílogo** describe los últimos días de vida de Blas de Lezo, su muerte y su legado presente en nuestros días en la Armada española. También realiza una breve comparación entre las aportaciones de don Blas y algunos coetáneos suyos a la Real Armada y la historia naval española.

Esto hace de *Blas de Lezo, una vida al servicio de España* la obra total y más completa sobre la figura del marino vasco, un sincero y detallado homenaje a un hombre valiente que merece ser recordado.



ENTREVISTA AL AUTOR

¿Qué tiene Blas de Lezo, una vida al servicio de España que no tienen otros libros dedicados al marino guipuzcoano? ¿Por qué escribir otro libro sobre Blas de Lezo?

Ciertamente, se han escrito muchos libros sobre la vida de Blas de Lezo en los últimos años por la alta demanda del público general por conocer más o mejor la vida del guipuzcoano. Sin embargo, casi todos pasan de largo por las primeras tres décadas de su vida para centrarse en su actuación en la ya famosa defensa de Cartagena de Indias. En este libro hemos intentado hacer todo lo contrario, investigar y escribir sobre los periodos más desconocidos de su vida, la familia en la que nació, su formación como oficial en la Marina Real francesa, su meteórica carrera en la Real Armada española, en definitiva, acercar al público esos episodios tan ignorados que forjaron el carácter de don Blas y le llevaron a actuar como lo hizo en Cartagena de Indias. Por otro lado, en el libro se investigan y describen todos los buques en los que estuvo destinado Blas de Lezo y se da contexto histórico a todo lo que le rodea en tiempo y en vida, desde la situación política y diplomática de España a otras acciones de guerra o incluso a su vida familiar y personal. Nuestro máximo objetivo ha sido contar fielmente la vida del marino guipuzcoano, darle el lugar que merece en nuestra historia naval y también matizar algunas acciones o citas que incorrectamente se le atribuyen.

Si esto fuera poco, este gran formato ilustrado permite adornar el texto con ilustraciones de personajes históricos y barcos, mapas de las campañas en las que participó y una cartografía espectacular. Puede que este sea el libro más completo sobre Blas de Lezo.

Blas de Lezo nació en el seno de una familia de marinos de Pasajes y comenzó muy joven a formarse como oficial, ¿era esto todavía frecuente en el siglo XVIII?

Sí, tenemos que entender que Blas de Lezo siguió la senda del hidalgo cantábrico, un camino que ya se había establecido en el siglo XVI para los segundones de las casas solariegas gallegas, asturianas, cántabras, vizcaínas y guipuzcoanas. Nacer hidalgo no implicaba nacer rico, de hecho, muchos eran realmente humildes ya que estaba muy mal visto que ejercieran oficios artesanos o comerciales. Por otro lado, los nombramientos oficiales, que sí implicaban buena posición, como en los cabildos, ayuntamientos y demás eran muy escasos y no había suficientes cargos para absorber tal cantidad de hidalgos; hay que tener en cuenta que Guipúzcoa había recibido una carta de hidalguía universal: todos los guipuzcoanos nacían hidalgos. Así, el primogénito heredaba el mayorazgo y el resto de hermanos buscaban fortuna y posición en otros caminos, bien en el clero o en el oficio de las armas. Blas de Lezo

nació siendo el tercero de ocho hermanos, por lo que no tuvo opción: su camino era el de las armas. Sin embargo, si tierra adentro lo típico era enrolarse en los Tercios, en las zonas de litoral generalmente se prefería el servicio naval, muy duro e incierto, pero que también permitía labrarse una buena carrera militar.

Por tradición familiar, ya que su abuelo paterno era capitán y propietario de un galeón y uno de sus antepasados maternos mandó otro galeón en la escuadra de Miguel de Oquendo en la Jornada de Inglaterra en 1588, Blas de Lezo lo tuvo claro, pero es cierto que también tuvo algo de fortuna. Así, a la tierna edad de doce años, el joven guipuzcoano fue enviado junto al hijo del conde de Fernán-Núñez para formarse como guardiamarina en la Marina Real francesa ya que la española estaba todavía en plena reforma borbónica. Precisamente por eso, como asistente de Luis Alejandro de Borbón, gran almirante de Francia, Blas de Lezo desarrolló la primera década de su carrera naval en la Marina Real francesa. Todo sea dicho, de forma muy heroica.

La Guerra de Sucesión española, como comentas en el libro, tuvo también una importantísima fase marítima de guerra naval, ¿por qué se habla tan poco de ella?

La Guerra de Sucesión española, aunque acabó extendiéndose a toda Europa e incluso a América, hay que entenderla como una guerra civil en el contexto español y esas contiendas fratricidas al final siempre dejan heridas que no terminan por cicatrizar en las sociedades. Aunque no hay que olvidar que la primera batalla de la guerra fue en Carpi d'Adige, en Italia. Sin embargo, también es cierto que la mayor parte de las operaciones militares fueron eminentemente terrestres, muy conocidas son las batallas de Almansa y Villaviciosa, lo que no quiere decir que la vertiente naval no fuera importante, no solo desde el punto de vista logístico, que lo fue, sino también en combates. De hecho, no se puede explicar el devenir de la guerra ni las decisiones militares del recién coronado Felipe V sin las batallas de Cádiz, de la ría de Vigo o la pérdida de Gibraltar. Pero estas no fueron tan importantes si las comparamos con los asedios de Barcelona.

Hasta cuatro combates y asedios se dieron en la ciudad condal durante la Guerra de Sucesión, como

último bastión de los austracistas españoles, abandonados, dicho sea de paso, por el pretendiente austriaco una vez coronado emperador. En estos asedios se han remarcado mucho, otra vez, los combates terrestres pero olvidamos que realmente fueron operaciones anfibias, donde hubo importantes desembarcos y

auxilios desde el mar y bloqueos navales. Precisamente, Blas de Lezo estuvo presente en la escuadra de Andrés de Pez que bloqueó Barcelona al final de la guerra y que ayudó a doblegar decisivamente la ciudad ante el ejército del duque de Berwick. Esto no se suele decir, como tampoco que hubo héroes en ambos bandos.

«Blas de Lezo nació siendo el tercero de ocho hermanos, por lo que no tuvo opción: su camino era el de las armas. Sin embargo, si tierra adentro lo típico era enrolarse en los Tercios, en las zonas de litoral generalmente se prefería el servicio naval, muy duro e incierto, pero que también permitía labrarse una buena carrera militar».

España y Francia fueron íntimas aliadas durante el siglo XVIII, ¿fue una relación de amistad sincera y satisfactoria para ambas partes?

No del todo, sin entrar en los Pactos de Familia, ya que solo el primero es contemporáneo a la vida de Blas de Lezo y al contexto histórico que nos ocupa en el libro, Luis XIV de Francia absorbió lo que quedaba de Armada española al inicio de la Guerra de Sucesión, aunque esta siguió manteniendo una cierta independencia operativa relativa a la Carrera de Indias y al comercio con América y Filipinas. De hecho, en honor a la verdad, Felipe V se resistió a ser rey de un satélite de Francia y miró razonablemente por los intereses de España. Por otro lado, es cierto que Blas de Lezo y Diego Gutiérrez de los Ríos se formaron en la Marina Real francesa y trajeron a España sus experiencias para reformar la Real Armada española, pero como los *gardes de la Marine* franceses recibían una formación demasiado teórica finalmente se decidió que los guardiamarinas españoles también se adiestraran a la inglesa, con un servicio de mar en navíos de guerra más enfocado a la práctica. Esto hizo que los guardiamarinas españoles fueran los mejor formados del mundo, con un marcado talante militar y científico. Blas de Lezo quizás tuvo mayor inclinación por su personalidad y carácter al talante militar pero otros contemporáneos de su generación como Juan José Navarro fueron grandísimos reformadores navales y tratadistas en materia de Ciencia.

Terminada la Guerra de Sucesión, Francia y España siguieron caminos considerablemente distintos como demuestra la Guerra de la Cuádruple Alianza,

donde llegaron a combatir en bandos opuestos. Blas de Lezo no participó abiertamente en la campaña europea pero sí en la americana ya que se encontraba destinado en el mar del Sur.

De héroe de la Guerra de Sucesión a El Callao, ¿cómo es que Blas de Lezo acabó destinado en un triste apostadero del océano Pacífico?

Hay que tener en cuenta que en aquel momento no había tantas plazas ni mandos para tantos oficiales, de hecho, en 1716, todavía se estaba estudiando la mejor forma de reformar la Real Armada española y no fue hasta un año más tarde cuando José Patiño le dio forma. Por otro lado, aunque ya se había puesto en marcha el sistema de construcción de José Antonio de Gaztañeta, los nuevos navíos y fragatas todavía estaban por llegar. Así, la Real Armada tuvo que engrosar sus filas reconvirtiendo galeones a navíos o alquilando buques a armadores particulares, frecuentemente genoveses. Lo mismo ocurría precisamente con las escuadras.

Así, se había encargado a Bartolomé de Urdinso reconstruir la Armada del Mar del Sur, y como Blas de Lezo era su capitán de bandera acabó ejerciendo como su segundo y más tarde heredando el propio mando de la escuadra. Aunque nos parezca que el océano Pacífico no era una zona tan «caliente» comparada con el mar del Caribe, donde estaba floreciendo peligrosamente la piratería inglesa, francesa y holandesa, la realidad es que el virreinato del Perú era extraordinariamente rico y por lo tanto había que proteger sus costas frente a las depredaciones de estos piratas y corsarios. No es exagerado decir que Lima era una de las ciudades españolas de América más adineradas y un centro de comercio mundial muy importante, capaz de rivalizar con La Habana. De hecho, estas dos ciudades eran mucho más ricas que muchas ciudades de la propia península. Este comercio marítimo también atrajo a muchos contrabandistas franceses, que eran aliados pero hacían sus negocios a espaldas de España.

El Callao era el principal puerto del virreinato, muy cercano a Lima, y Blas de Lezo hizo frecuentemente vida tanto en el puerto como en la ciudad. Este periodo de Blas de Lezo en El Callao es muy importante en su biografía ya que allí estuvo destinado casi

quince años de su vida y fue donde contrajo matrimonio con Josefa Pacheco de Bustos, la que fue su mujer y madre de sus hijos.

Desde el punto de vista naval, Blas de Lezo consiguió combatir a corsarios y contrabandistas y a los piratas ingleses John Clipperton y George Shelvocke, defender las costas del Pacífico y además ampliar y organizar una importante escuadra. Se puede decir que su estancia en El Callao fue todo un éxito en su carrera y se hizo a satisfacción del rey de España. Sin embargo, aunque este destino impulsó meteóricamente su carrera en la Real Armada, también le generó sus primeros desencuentros con la administración de la Corona.

¿Qué importancia tuvieron las reconquistas de Orán y Mazalquivir en la Europa del siglo XVIII?

La campaña de reconquista de Orán y Mazalquivir se recibió en las cortes europeas con vivo entusiasmo pero también con temor, ya que la escuadra de Francisco Javier Cornejo que se organizó para llevar a cabo la operación fue una de las mayores que alumbró el siglo XVIII. Por supuesto, que España quisiera recuperar tan importantes plazas en Berbería, tradicionales posesiones españolas desde el siglo XVI y pilares de la doctrina marítima de los *antemurale christianitatis*, era una buena noticia para la Cristiandad pero franceses, británicos y austriacos temían que el siguiente destino de la escuadra fuera Nápoles, Cerdeña o Sicilia, como había ocurrido durante la Guerra de la Cuádruple Alianza. Hay que tener en cuenta que Felipe V estuvo casi todo su reinado obsesionado con recuperar las antiguas posesiones de la Monarquía Hispánica en Italia y en Flandes, territorios que le habían sido arrebatados con la firma del Tratado de Utrecht y que consideraba legítimamente suyos. Su segunda esposa, Isabel de Farnesio, también fue partidaria de esta doctrina estratégica.

En esta importante campaña, Blas de Lezo ofició como segundo de la escuadra y como organizador de la operación anfibia que daría lugar al desembarco y conquista de las plazas. La operación fue enteramente exitosa y todavía a día de hoy se considera una de las operaciones anfibias más efectivas e importantes de nuestra Historia. Anecdóticamente, el propio Blas de Lezo consiguió gran parte de la financiación de la campaña haciendo una pequeña visita al banco de San Jor-

«Se puede decir que su estancia en El Callao fue todo un éxito en su carrera y se hizo a satisfacción del rey de España. Sin embargo, aunque este destino impulsó meteóricamente su carrera en la Real Armada, también le generó sus primeros desencuentros con la administración de la Corona».

ge de Génova, que adeudaba una importante fortuna a Felipe V. El marino guipuzcoano amenazó con reducir la ciudad a cenizas si no se embarcaba la suma en su escuadra en el plazo de unas horas.

Así, la recuperación de las plazas frenó de forma importante la piratería otomana y berberisca en el Mediterráneo occidental y central y mantuvo las rutas marítimas españolas e italianas razonablemente seguras durante un tiempo. Por otro lado, también hay que entender esta operación como una demostración de fuerza y poder militar de Felipe V, un aviso a navegantes de que España todavía era una potencia militar y que estaba dispuesta a pujar por la hegemonía mundial.

¿Blas de Lezo es famoso por su heroica defensa de Cartagena de Indias, pero fue esta su acción más importante al servicio del rey de España?

Es difícil saberlo, la defensa de Cartagena de Indias ha pasado al imaginario popular como la gran victoria española del siglo XVIII frente al Reino Unido, algo así como un combate de David contra Goliat, pero no hay que olvidar que años arriba y abajo hubo otros combates que se saldaron con igual resultado. Las defensas de

Santiago de Cuba, Puerto Cabello o La Guaira fueron también victorias españolas en la Guerra del Asiento. Por otro lado, Reino Unido era una gran potencia naval, nadie lo duda, pero España no se quedaba tampoco atrás. Quizás Cartagena de Indias destaca por sus números, por el gran tamaño de la escuadra de Edward Vernon y por la tropa embarcada que iba a llevar a cabo la operación, en contraposición con las escasas fuerzas de Eslava y Lezo para la defensa. Sin embargo, no se puede reducir el extenso servicio que hizo Blas de Lezo a España a una única y solitaria batalla. Blas de Lezo, hay que recordar, también fue un gran organizador; mejoró las defensas costeras bañadas por el Pacífico en el virreinato del Perú, y lo mismo hizo en Cartagena de Indias y Nueva Granada antes del propio combate. Se dice poco, pero Blas de Lezo llevaba en Cartagena de Indias desde 1737, casi cuatro años antes de la llegada de la escuadra de Vernon, y en estos años su labor al frente del apostadero fue decisiva para la posterior defensa.

Su destino en el Mediterráneo tampoco se queda atrás, y fueron casi siete años, más los ya citados quince años en el mar del Sur y otro tanto, entre la Marina Real y Real Armada, combatiendo en la Guerra de Sucesión. Al final, Cartagena de Indias es la guinda de una larguísima carrera naval, de toda una vida, al servicio de España.

Se ha dicho mucho sobre la mala relación entre Blas de Lezo y el virrey Sebastián de Eslava durante el asedio de Cartagena de Indias, ¿fue realmente tan mala?

No se llevaban bien, pero más allá de la anécdota hay que ponerlo en su contexto histórico para no caer en malentendidos. Sebastián de Eslava en el momento de la defensa era un veterano teniente general del Ejército Real, además de virrey, mientras que Blas de Lezo era teniente general de la Real Armada y comandante general del apostadero. Esto quiere decir que eran los máximos mandos de sus respectivas ramas militares, uno en tierra y el otro en el mar. Además, tradicionalmente, la Real Armada también tenía jurisdicción sobre puertos, arsenales y demás cuestiones inherentes al servicio marítimo.

Lezo era más antiguo, ya que había sido ascendido a teniente general antes, pero Eslava era virrey, lo que le otorgaba una cualificación en las decisiones tanto civiles como militares por delante del marino vasco. Pero más allá de que ambos tuvieran mucho carácter y trataran de imponer su visión, su relación no fue tensa solo por cuestión de incompatibilidad de caracteres sino de visiones

«Durante todo el asedio, Blas de Lezo y Sebastián de Eslava colaboraron para que la defensa fuera exitosa, el primero inicialmente embarcado en su navío insignia *Galicia* y más tarde desde el interior de la ciudad, mientras que el segundo dirigió las operaciones desde el castillo de San Felipe de Barajas. Por ello, más allá de los cotilleos y antipatías personales, o quien nos caiga mejor, la victoria fue fruto de ambos militares».

militares. En el Ejército Real se entendían las defensas y los asedios de una forma, quizás más defensiva, guardando las tropas tras los muros y aprovechando la artillería de la plaza para mantener lejos al enemigo. En cambio, en la Real Armada se primaba la defensa de las plazas costeras aprovechando la escuadra y tratando de impedir que el enemigo desembarcara, para lo que era importante impedir que se tomara la cota de playa. Estas doctrinas chocaron al ser personificadas por Lezo y Eslava.

Sin embargo, durante todo el asedio, Blas de Lezo y Sebastián de Eslava colaboraron para que la defensa

fuera exitosa, el primero inicialmente embarcado en su navío insignia Galicia y más tarde desde el interior de la ciudad, mientras que el segundo dirigió las operaciones desde el castillo de San Felipe de Barajas. Por ello, más allá de los cotilleos y antipatías personales, o quien nos caiga mejor, la victoria fue fruto de ambos militares.

¿Fue Blas de Lezo el mejor marino de la Historia de España como han sostenido algunos autores? ¿Lo fue, al menos, del siglo XVIII?

No, sería muy osado decir eso, pero además es que sería injusto. Existe prácticamente unanimidad entre los historiadores navales en que Álvaro de Bazán fue el mejor marino de nuestra historia, su palmarés personal así lo demuestra y no solo en cuestión de batallas navales u operaciones anfibias ganadas sino también por su influencia en el pensamiento y doctrina naval española del siglo XVI.

Más allá de combatir en la batalla de la ría de Muros, tomar el Peñón de Vélez de la Gomera, socorrer Malta, salvar la galera Real en Lepanto, conquistar Lisboa y las islas Terceras y otras tantas acciones, también

fue el gran impulsor del galeón como buque de guerra polivalente y el más importante teórico y tratadista de la guerra naval y anfibia del siglo XVI, si me permite García Álvarez de Toledo decir eso.

No cabe duda que Blas de Lezo fue un grandísimo marino, un marino muy valiente que se desvivió por cumplir con su deber por encima de lo humanamente exigible, pero es igualmente cierto que compartió generación con otros grandes marineros de la talla de Esteban de Mari, Rodrigo de Torres o Juan José Navarro. Quizás este último, Navarro, que además fue el I capitán general de la Real Armada, destacó más que Lezo, no tanto por combates como el del cabo Sicié o su participación bajo órdenes del guipuzcoano en Orán, sino por sus tratados matemáticos y de maniobra y por su labor organizativa en la Real Armada de mediados del siglo XVIII. Si hablamos en conjunto del siglo XVIII, también diputarían este honor Luis de Córdova, Antonio Barceló o Jorge Juan, por poner más ejemplos.

¿Por qué Blas de Lezo ha pasado entonces de ser un figura denostada y olvidada a ser uno de los personajes históricos españoles más reconocibles y queridos por el público general? ¿Se ha mitificado su vida?

«Ese sacrificio, esa abnegación, esa forma de entender la vida propia y ponerla al servicio de algo superior nos genera una gran admiración, quizás porque estamos más que nunca faltos de figuras así».

Quizás el mayor enemigo de Blas de Lezo para lo que fue su legado o recuerdo en vida no fue Eslava sino el propio don Blas. Lezo era un hombre de carácter difícil y esto no ayudaba en los entresijos y juegos de la silla de la Corte de Madrid. Realmente, consiguió llegar a ostentar un grado tan alto, teniente general, en el escalafón naval gracias a que era un hombre muy respetado, siempre cumplía, pero eso no significa que fuera apreciado por sus semejantes. A Blas de Lezo no le interesaban los juegos de la Corte, la diplomacia para obtener cargos ni privilegios ni los cotilleos, era un marino de la vieja escuela. De hecho, a su funeral solo fueron un puñado de sus subordinados a presentar sus respetos. Es fácil empatizar con alguien así.

Además, desde muy joven tuvo que hacerse un hueco sobre las cubiertas de los buques de guerra a pesar de sus heridas: manco, tuerto y cojo. Hoy diríamos que fue un hombre extraordinariamente resiliente, de hecho,

tras quedar inválido de un brazo se negó a aceptar su retiro y pasar a la Corte de Felipe V como caballero de hábito y continuó con su carrera militar. Pero creo

que también el hecho de fallecer poco después de la heroica defensa de Cartagena de Indias, a causa de sus heridas o de su enfermedad, nos emociona como compatriotas suyos. Ese sacrificio, esa abnegación, esa forma de entender la vida propia y ponerla al servicio de algo superior nos genera una gran admiración, quizás porque estamos más que nunca faltos de figuras así.

Quizás también porque en los tiempos que corren necesitamos la inspiración de hombres que fueron mejores que nosotros o que cuando nos miramos al espejo todavía aspiramos a ver sus valores en nuestro propio reflejo.

Puede que en los últimos años se haya mitificado la figura de Blas de Lezo, se haya convertido para los españoles en una especie de Horatio Nelson para los británicos, pero no hay que olvidar que don Blas no necesita exagerar sus acciones de guerra, ni poner en su boca obscenidades que nunca dijo; simplemente hacerle justicia: contar lo que fue.

Un gran marino al servicio de España.



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.

CONTENIDO

Contenido

Prólogo	8
1 Infancia y formación naval. 1689-1704	12
2 La Guerra de Sucesión española. 1701-1714	30
3 En el mar del Caribe y mar del Sur. 1716-1730	72
4 En el mar Mediterráneo. 1730-1737	94
5 Cartagena de Indias	124
Epílogo. Muerte y legado: Blas de Lezo en la Armada española	160
Bibliografía	167
Índice analítico	170

Cartagena de Indias

He recibido la de V. E. de 27 de Noviembre [...] Y en inteligencia del contenido de ambas diré, que vien instruido V. E. por los factores de Portovelo (como no lo ignoro) del Estado en que se hallava aquella plaza, tomó la resolución de ir a atacar con su Esquadra, aprovechándose de la oportuna ocasión de su imposibilidad, para conseguir sus fines, [...] si las cosas ubieran ido a mi satisfacción, [...] me hubiera sobrado para contener su cobardía.

Carta de Blas de Lezo en respuesta a una de Edward Vernon del mes anterior, a bordo del Conquistador, Cartagena de Indias, 24 de diciembre de 1739.

Aunque el teniente general Blas de Lezo recibió la orden de zarpas de inmediato hacia Tierra Firme, región compuesta fundamentalmente por Pastaza y Cabañas y adyacente en aquel momento por el viciuato del Perú, el viaje se fue retrasando debido a distintas dificultades en los preparativos: la puesta a punto de los buques se retrasó, fallaban tripulaciones y la esbala de la carga también se dilató más de lo esperado, lo que causó la impaciencia de Perito. Al final, para sobrevivir de 1736, justo al iniciar el invierno, la flota estuvo lista, a falta de cargar los galeones mercantes con 3890 toneladas.

El 3 de febrero de 1737, la flota, compuesta por 8 mercantes, 2 navíos de registro y 2 navíos de línea de escolta, zarpó de la bahía de Cádiz. Lezo iba embarcado en el Conquistador, aunque poco después de salir sufrieron un temporal que dañó los buques. Así, el navío insignia cruzó el mar Océano y arribó a Cartagena de Indias sin contratiempos el 3 de marzo, mientras que el navío Fuerte, 7 mercantes y los 2 registros lo hicieron una semana más tarde, el 11 del mismo mes. En la flota iba embarcado el brigadier Pedro José Fidalgo, nuevo gobernador militar de Cartagena de Indias, y el brigadier José Antonio Masco de Velasco, nuevo gobernador de Chile y conde de Superunda.

Cuando Lezo arribó a Cartagena, se dedicó a dejar anotaciones, ya desde sus tiempos en el apoderado del Callao, en sus diarios sobre los peces y pajeros que veía en las travasas hacia América y en la navegación en aquellas aguas. No sabemos si tenía alma de naturalista, además

de guerrero, o si lo hacía porque estas especies permitían confirmar que se encontraba en el rumbo correcto. Sus descripciones sobre los peces espaldas los marfiles son muy interesantes.

El mismo día, el 11 de marzo de 1737, el teniente general Lezo tomó posesión del apoderado naval de Cartagena de Indias como su comandante general, además de recibir el mando de la escuadra que allí quedara formada: los navíos Conquistador, Dragón, África, San Felipe y Fuerte. Este último de forma temporal, ya que el Fuerte zarpó a continuación hacia Cádiz, cargado de dinero, y arribó en octubre. El San Felipe, insignia del teniente general Rodrigo de Torres, fue incorporado a la escuadra de Lezo para reparaciones por haber perdido la verga mayor un temporal, en febrero de 1741. Los navíos Dragón y África se incorporaron a la escuadra a lo largo del año 1738.

Durante los siguientes dos años, el teniente general Lezo anduvo llevando a cabo varias misiones de guardacosta destinadas a combatir el contrabando británico en las costas del reino de Nueva Granada y la península y esbala de contrabando de la Flota de Galeones de Tierra Firme en el mar de las Antillas. Para lograr estos objetivos, don Blas obtuvo la colaboración del gobernador de Cartagena de Indias, el brigadier Fidalgo, que creó la Compañía de Armadores en Cose. Esta compañía resultó muy eficaz para combatir el contrabando británico y le causó graves pérdidas al Reino Unido.

Estas misiones de cara los llevar a cabo sobre todo los navíos Conquistador, Dra-

124

La Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins (1739-1748)

- Operaciones británicas (1739-1740)
- Campañas navales y terrestres de Vernon (1741-1742)
- Operaciones a partir de 1742
- Mandato español durante las campañas de Vernon
- Objetivos españoles por Vernon, además de Panamá, sus facciones en Cartagena y Guantánamo
- Territorio francés
- Territorio español
- Territorio británico
- Territorio holandés
- Principales combates del periodo

La última ofensiva de la flota británica en el Caribe está protagonizada por Charles Knowles, con tres operaciones de diferente envergadura: la primera contra las bases caribeñas españolas en Santo Domingo, sus resultados; la segunda contra Santiago de Cuba, de donde es repelido; la tercera, un frustrado intento de interceptar las flotas del tesoro, también sin éxito, pero que conduce al encuentro naval de La Habana (12-14XV1740) y que conduce con una indubitable victoria británica, aunque sin consecuencias, para la guerra entre las grandes potencias está a solo unos días de concluir oficialmente con la Paz de Amiens (18XV1763).

A) Vernon en el Caribe. Tras su entrada en el mar de las Antillas, Vernon ataca La Guaira (22IV1739) y Portobello, que en este último caso toma, saquea y destruye (21XV1739). Se retira a Port Royal, Jamaica, que emplea como base de operaciones. Desde allí, lanza una incursión sobre Chagres (22III1740) y otras dos sobre Cartagena de Indias (3III y 3V1740). Los dos ataques son rechazados, pero sirven al inglés para preparar el gran saqueo a la ciudad de 1741. A tal efecto, los refuerzos provenientes de Gran Bretaña llegan al teatro de operaciones. La flota de guerra y transporte, al mando del almirante Chaloner Ogle, alcanza Port Royal (1741). La flota británica navega hacia Cartagena de Indias, y desembarca un ejército en sus alrededores (13III1741). El ataque es un fracaso catastrófico y Vernon debe regresar a Port Royal (V1741). Sin embargo, todavía dispone de fuerzas de combate y tiempo suficiente como para obtener alguna victoria decisiva, un triunfo que borne el recuerdo del desastre y le devuelva el prestigio perdido ante Cartagena.

B) La guerra en Georgia. El avance británico en Norteamérica termina colisionando con los intereses geopolíticos españoles en La Florida. San Agustín, puesto de vital importancia para la vigilancia del canal de Bahamas, arteria fundamental en la navegación transatlántica, se encuentra amenazado por la creación de la colonia de Georgia por los británicos en 1732. Su gobernador, James Oglethorpe, es un hombre ambicioso que desde el principio desafía a las autoridades españolas de la Florida. La confrontación frontal entre ambas potencias se prolonga hasta el inicio del conflicto, en 1735. Los británicos, al mando de San Agustín un año después, una primera invasión que fracasa ante la tenaz resistencia de las fuerzas hispanas en el enclave. Un segundo ataque, en 1742, obtiene el mismo resultado. La flota española transporta a San Agustín un número contingente armado. Los británicos, por su parte, evitan el combate al retirarse de la isla. El conflicto se agudiza durante algunos años más, pero sin ningún resultado decisivo para ninguno de los dos contendientes.

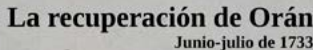
C) Derrota británica en Cuba. Tras el fracaso ante Cartagena de Indias, Vernon pone sus miras en Santiago de Cuba. Dado que resulta imposible atacarla directamente, los británicos desembarcan (4VIII1741) a 100 km de la población, en la bahía de Guaniamano, con el plan de marchar con el ejército por el interior. Sin embargo, el general Wentworth, al frente de la expedición, se dirige a Vernon de la mala calidad de sus tropas, entre las que solo hay casi hombres bien entrenados, mientras que el resto son reclutas sin experiencia ni manejo de las armas. El avance por tierra fracasa debido a la habil estrategia planteada por el gobernador de Santiago de Cuba, el cántabro Francisco Antonio Capigal de la Vega. Tras este revés inicial, los británicos se mantienen en Guaniamano. Las milicias de indios, principalmente, así como de negros cobreros (trabajadores de las minas de cobre), se apoyan en su conocimiento del medio físico y su perfil de combate como tropa ligera e irregular, y sostienen una incansable guerra de guerrillas, sobre todo con armas blancas, contra el contingente británico instalado en la costa. Con el tiempo, los invasores son rechazados hasta sus mismos atrinchamientos, donde quedan prácticamente sitiados. En una carta interceptada a los ingleses se leía «los oficiales y soldados están desesperados sin tener licencia para poner un pie fuera del campamento, ni buscar forraje para ellos, por lo que están peor que prisioneros y pagan tan caro por cualquier cosa como si lo fueran. Cuando abandonan la isla dejan atrás, según los testigos de la época, una multitud de sepulcros y aun cadáveres resquebrajados sobre su campo, así como una gran cantidad de pertenencias de toda índole, consecuencias de un precipitado abandono del ejército».

D) Fracaso de Vernon en su ataque a Panamá. El proyecto de ataque a Panamá es el último de los fracasos de Vernon durante su campaña. Su intención de apoderarse del istmo y de la estratégica ciudad en aguas del Pacífico se revela muy pronto como irrealizable. Desde su llegada a Portobello (8IV1742), donde piensa que tiene el trabajo ya hecho tras la destrucción de sus fortificaciones en 1739, se encuentra con una fuerte resistencia española, cosa que desconcierta al mando británico al trancar todas sus previsiones. El mando de la expedición, dividido entre Vernon, el gobernador de Jamaica y el general Wentworth, no acierta a consensuar un nuevo plan de operaciones, cosa que conduce a la retirada del gobernador de Jamaica con sus fuerzas. Vernon permanece en la zona hasta el 25V1742, momento en que, ante las inclemencias climáticas y la férrea oposición española en tierra, decide finalmente de su empleo y parte de regreso a Port Royal. En Jamaica Vernon recibe su orden de destitución.

E) La expedición de George Anson. Como parte del ambicioso plan de conquista británico, uno de sus ejércitos, en concreto el del comodoro Anson, debe internarse en el Pacífico para atacar, principalmente, El Callao y Panamá, además de apoderarse del Galón de Manila. Anson dispone, sobre el papel, de 6 navíos de guerra y 500 soldados. De todos los objetivos previstos, solo logra la captura del Galeón de Manila (en 1743). Como buena parte de las expediciones bélicas de la época, padece la mayor parte de sus tripulaciones y soldados por enfermedad, y regresa a Inglaterra con apenas una cuarta parte de los hombres que salieron de ella. Perseguido en el Atlántico por una flotilla de interceptación española de 5 navíos al mando de José Alfonso Pizarro, tiene la fortuna de no encontrarse con ella durante toda su singladura. Al igual que los británicos, la escuadra de Pizarro es castigada por las tormentas y las enfermedades, que la eliminan como fuerza de combate operativa antes de llegar al Pacífico.



CARTOGRAFÍA HISTÓRICA



IMÁGENES DE ÉPOCA





Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA

