

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (V)

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 NEBRJIA

Resumen

En este artículo acabaremos nuestro caminar por el siglo XVIII y entraremos en el XIX. En él hablaremos de personajes como Gaztañeta o Mazarredo y de hechos luctuosos como el incendio del *San Hermenegildo* o el ataque a la fragata *Mercedes*.

Palabras clave: combate del *Princesa*, José de Mazarredo, Francisco Hidalgo de Cisneros, Ignacio María de Álava, Trafalgar, *San Hermenegildo*.

TENÍAMOS pensado concluir con este artículo la serie que hemos dedicado a la presencia vasca en la Armada española, pero nos ha resultado imposible. La cantidad de marinos vascos —lamentablemente harto desconocidos— con que nos hemos tropezado ha sido tal que nos ha obligado a prorrogar esta serie con una entrega más.

En la entrega anterior ya habíamos comenzado a tratar del siglo XVIII. En esta continuaremos discurrendo por dicha centuria y franquearemos el umbral del XIX, del que nos ocuparemos en parte.

El primer marino que destacamos es *José Antonio de Gaztañeta*, nacido en Motrico en 1656. Con doce años se embarcó con su padre, que era capitán de las Armadas. Sobresalió en los ámbitos de las matemáticas, la cosmografía y el pilotaje. Viajó a Veracruz en un navío al mando de su progenitor, quien falleció durante dicha escala. Esta circunstancia le obligó a asumir personalmente la tarea de marcar la derrota del tornaviaje a Pasajes.

En 1684 se enroló en la Armada Real del Océano, en calidad de piloto mayor, para dirigir las derrotas de las fuerzas navales. Su pericia en estos menesteres quedó demostrada al salvar una escuadra española que regresaba a



Antonio de Gaztañeta y de Iturrizbalzaga, anónimo holandés del s. XVIII. Óleo sobre lienzo, 108 x 72 cm. Museo Naval, Madrid



Frontispicio de la edición príncipe de *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción*, de A. de Gaztañeta

España desde Nápoles y a la que, a la altura de Mahón, acechaba una escuadra francesa muy superior.

Gaztañeta ejerció de piloto mayor en la flota de Pedro Fernández de Navarrete, durante la expedición para expulsar a los escoceses del Darién en 1699.

Dirigió las derrotas de las escuadras de España en todas las campañas navales emprendidas hasta 1701, sorteando temporales y evitando el encuentro de navíos sueltos con fuerzas enemigas superiores, que hostigaban sin tregua todas las derrotas.

En 1702 fue nombrado superintendente general de los astilleros de Cantabria, con amplias facultades sobre la organización de la maestranza y la contabilidad. Tal fue la perfección de los buques construidos bajo su dirección que los holandeses, tras apresar una de aquellas embarcaciones, ordenaron que sus naves se construyeran ajustándose a dichos patrones.

En 1718, la flota en la que navegaba fue sorprendida por los ingleses. Hecho preso en el lance, tras ser rescatado regresó a España, donde siguió prestando sus servicios en la Real Armada.

En 1726 salió del puerto de Cádiz al mando de una escuadra para cruzar el Atlántico. Y, cuando estaba a la vista de las costas de Santo Domingo, se desató un temporal que puso en gran peligro a toda la flota; no obstante, la experiencia de

Gaztañeta le permitió capearlo y fue capaz de dejar en La Habana los 3.000 soldados que transportaba, para luego seguir viaje a Cartagena de Indias y Veracruz.

En enero de 1727 salió de La Habana con una flota con dieciocho velas, a la que logró hacer llegar a Cádiz transportando la mitad del oro y la plata de las Indias. La otra mitad llegó a Galicia. Para ello tuvo que pasar en plena noche por en medio de una escuadra británica, cuyo objetivo era cortarle el paso e impedir que el tesoro llegara a España.

Gaztañeta sustituyó a Patiño en su puesto de intendente general (ministro) de la Marina Real española y prosiguió con la labor de este. Fue autor de los planos de numerosos buques y de la redacción de un reglamento de levas de marinería.

En realidad, fue más bien un hombre de ciencia que de la milicia, sin dejar por ello de ser un marinero experimentado y de combatir con valor cuando la ocasión lo requería.

Escribió algunas obras, entre ellas *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción; Cuadrante geométrico universal para la conversión esférica a lo plano, aplicando al arte de navegar; Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde 80 cañones hasta 100, con la explicación de la construcción de la barenga maestra, plano y perfil particular de un navío de 70 cañones, con los largos, gruesos y anchos de los materiales, escrito de orden del Rey.*

Fue el primero de los escritores náuticos españoles que trató de la corredera, explicando su construcción y uso. Introdujo muchas mejoras en sistemas anteriores, gracias a sus experiencias y a su conocimiento de los últimos adelantos europeos en las ciencias y materias relacionadas con la marina. Falleció en Madrid el 8 de febrero de 1728.

La vida de los marinos de esta época va a responder a un patrón similar. Y así, si en siglos anteriores los marinos desarrollaron su trabajo en áreas muy delimitadas, ahora van a navegar por todos los mares. Además, va a ser un momento histórico muy conflictivo, con enfrentamientos en diversas partes del mundo y contra enemigos muy diferentes.

Continúa este relato hablando del donostiarra *Pablo Agustín de Aguirre*, que nació hacia 1697. Combatió a los barcos corsarios que atacaban las rutas comerciales del Mediterráneo. Realizó viajes de escolta custodiando los navíos que venían de las Américas.

En 1739 comienza la Guerra del Asiento (1) contra Gran Bretaña, como consecuencia de las limitaciones de comercio a los mercantes británicos, y se le otorgó el mando del *Princesa* (2).

(1) La Guerra del Asiento (popularmente conocida como «de la Oreja de Jenkins») fue un conflicto bélico que duró de 1739 a 1748 y en el que se enfrentaron las flotas y tropas británicas y las españolas, sobre todo en el área del Caribe. A partir de 1742, la contienda se transformó en un episodio de la Guerra de Sucesión austriaca, que en el teatro americano se saldó con la derrota inglesa. La acción más significativa en este escenario fue el sitio de Cartagena de Indias, del que ya hemos hablado al glosar la figura de Blas de Lezo.

(2) El *Princesa* fue estudiado a conciencia, por su superioridad de diseño sobre los buques británicos de similar categoría. Tan así fue que la Royal Navy varió sus directrices de



Combate del *Princesa*. Museo Naval de Madrid

El 20 de abril de 1740 combatió contra tres navíos ingleses. Leamos lo que escribió al respecto, en 1901, Francisco López Alén, cronista de San Sebastián:

«El *Princesa* sufrió en los primeros momentos de la acometida la pérdida definitiva del mastelero de proa pero, a pesar de los repetidos efectos de la superioridad de fuerzas de los ingleses y de la extraordinaria desigualdad del combate, don Pablo Agustín de Aguirre aguantó con incomparable valor y serenidad pasmosa, hasta las tres de la tarde, habiendo conseguido dejar fuera de combate al navío *Oxford*, por haberle destrozado la quilla los tiros del *Princesa*. También logró el *Princesa* averiar al *Kent*, de suerte que dos navíos enemigos estaban, si no deshechos, en bastante mal estado de continuar la lucha con el barco de Aguirre.

En vista del aspecto que iba tomando para los ingleses aquel combate, celebraron consejo los comandantes de la escuadra inglesa, por medio de bocinas, resolviendo atacar al *Princesa* por el lado de popa, lo cual hicieron con ilimitada furia hasta la caída de la tarde.

El blanco que del navío español hizo la flota enemiga fue terrible, sus andanadas vomitaron sin cesar fuego y plomo certero sobre el barco del donostiarra Aguirre.

La tripulación de la embarcación española se mantenía sublime; el timón del *Princesa* ya no podía maniobrar, toda su arboladura se había desgajado, ya ni tenía aparejos, ni nada que hiciera mover el barco.

Imposible la duración de semejante situación. Aguirre había apurado todos los extremos esfuerzos de su grandiosa resistencia, y llegó el momento supremo de echar a pique el *Princesa*, pero antes, quiso Aguirre conocer el parecer de su oficialidad y, por mayoría de votos, se resolvió rendirse a la bandera inglesa. El *Princesa* no era más que una ruina y ni municiones, ni absolutamente nada había a bordo que prestara defensa para alargar unos segundos tan crítico momento.

Los ingleses se apoderaron del navío español, cuya cubierta estaba en tal estado que el agua iba enseñoreándose por toda la obra, por lo cual se tuvo que reparar algún tanto, para que no quedase sepultado en el mar» (3).

Aguirre fue capturado por los ingleses. Cuando volvió a España, se le ascendió al grado de capitán de navío y a capitán de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. Falleció en San Sebastián en 1745.

A continuación se glosan las figuras de dos hermanos, José y Agustín de Iturriaga y Aguirre. Ambos nacieron en Azpeitia, José en 1699 y su hermano en 1703. *José de Iturriaga y Aguirre* (4) participó en diversas batallas contra los ingleses. Durante la Guerra del Asiento, de la que hemos hablado al mencionar a Pablo Agustín de Aguirre, se le encomendaron importantes misiones en América.

Posteriormente, participó en la batalla de La Guaira y en los combates de Puerto Cabello (5). Se le encargó el mando de la expedición de límites del Orinoco, que se estaba organizando en ejecución de lo acordado en el tratado de límites hispanoportugués de 1750 (6). Su misión era dirigir el trazado de la línea fronteriza. Posteriormente, realizó diversas expediciones por dicha cuenca. Falleció en Venezuela en septiembre de 1767.

Su hermano, *Agustín de Iturriaga y Aguirre*, participa en diversas labores de corso y encuentra la muerte en febrero de 1744 en el combate contra los ingleses de Cabo Sicié.

Comentábamos antes que el marino de la época que nos ocupa ha de combatir en casi todos los mares del mundo y contra enemigos muy dispares. Ejemplo de ello es el alavés *Agustín Antonio de Idiáquez e Idiáquez*, que nació en Aramayona en abril de 1701. Tomó parte en 1720 en el socorro a la ciudad de Ceuta, que estaba sufriendo un asedio por parte de los moros, con apoyo de los ingleses, cuyo inicio se remontaba a 1699.

Se le destinó a los Mares del Sur, donde participó en campañas contra la piratería, sobre todo en las zonas de Chile y Perú. Participó también en la

fábrica tras este combate, para ajustarse a las observadas en el mencionado navío. Incluso el *Victory*, buque insignia de Nelson en Trafalgar, se amoldó a los patrones constructivos de este barco.

(3) Revista *Euskal-Erria*, 1901.

(4) Véase un trabajo sobre su figura en http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/71846/1/AM_317678.pdf

(5) La batalla de La Guaira o La Guayra se libró el 2 de marzo de 1743 frente a la costa de La Guaira, hoy territorio de Venezuela. Era un puerto perteneciente a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuyos barcos mantuvieron durante la Guerra del Asiento una estrecha colaboración con la Armada española transportando armas, soldados, provisiones y munición de España a las colonias. Lograr la destrucción de este asentamiento habría significado un duro varapalo tanto para la Compañía Guipuzcoana como para el gobierno español. Con este objetivo, los ingleses enviaron una flota que fue derrotada, de manera que la expedición terminó en un gran fracaso.

(6) El tratado de Madrid fue un documento firmado por Fernando VI de España y Juan V de Portugal, el 13 de enero de 1750, para definir los límites entre sus respectivas colonias en América del Sur. Este tratado amplió los dominios de Portugal y dejó los límites del Brasil prácticamente en el estado que presentan en la actualidad.



Francisco Díaz de San Vicente y Olarte, anónimo español del s. XIX. Óleo sobre lienzo, 104 x 80,5 cm. Museo Naval, Madrid

toma de Orán e hizo de correo entre la Península y los virreynatos americanos. Mantuvo combates en el Mediterráneo contra los piratas berberiscos y británicos.

Durante tres años estuvo al mando de la Flota de Indias. Falleció en diciembre de 1778.

Otros dos claros ejemplos son los marinos siguientes. *Francisco Lastarria y Sendagorta* nació en Bermeo en 1716. Embarcó en la escuadra al mando de Blas de Lezo para hacer el corso por el Mediterráneo contra argelinos y turcos. Realizó la campaña de la Galita y la de Italia, donde condujo tropas a Liorna y el puerto de La Spezia y donde se le encuentra en el bloqueo de Pescara.

Luego, por espacio de cuatro años permaneció navegando por el Río de la Plata. Durante los diez años siguientes practicó el corso en el cabo

de San Vicente. De ahí pasó a Nápoles, para participar en la venida a España de Carlos III, dentro de la cual se le encomendó traer a España a la princesa de Asturias. Después ocuparía por cuatro años la comandancia de Cartagena de Indias. Otros tantos permaneció en la del Río de la Plata, luego de lo cual retornaría a Ferrol, donde falleció en febrero de 1784 (7).

José Francisco Díaz de San Vicente y Olarte nació en Vitoria en 1711. Se dedicó al corso contra los piratas berberiscos. Escoltó a las tropas encargadas de tomar Orán y a las que viajaron a Nápoles para que el infante don Carlos (futuro Carlos III) fuera entronizado como rey de las Dos Sicilias. Combatió al lado de Blas de Lezo en Cartagena de Indias contra el inglés Vernon. Se le encargó escoltar naves que traían dinero desde América. Tuvo que hacer frente, victoriosamente, al ataque de numerosas escuadras inglesas. Falleció en Ferrol en febrero de 1783.

El perfil del donostiarra *Santiago Agustín de Zuloaga* va a ser algo distinto, pues a su labor bélica se le va a sumar su actividad científica. Nació en 1715. Navegó en buques destinados a la carrera de América. Efectuó viajes de reconocimiento por las costas de Italia y Turquía en operaciones de persecu-

(7) Véanse más datos en

http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/74713/1/AM_323706.pdf, donde se encuentra digitalizado el artículo de Camilo Riquer Zabecoa «Marinos Vascos. M. de Lastarria y Sendagorta», aparecido en la revista *Euskal-Erria*.

ción de los piratas que infestaban aquellas aguas. Participó en acciones de castigo contra los portugueses. En 1744 tomó parte en la acción que la escuadra combinada francoespañola sostuvo contra la inglesa del almirante Mathews (8). Luego, y hasta 1748, se dedicó al corso en el Mediterráneo. Fue destinado a la Academia Naval como profesor de maniobras y se le confió el mando del paquebote escuela. Transcurridos tres años, pasó de segundo comandante a un navío de gran porte del que, por motivos de salud, hubo de desembarcar dos años después.

Zuloaga escribió varias obras sobre asuntos marineros: *Maniobras militares* (1776), en dos tomos, que fue texto oficial en la Escuela Naval (9), y *Cartilla marítima para que el curioso pueda instruirse en los nombres de los palos y vergas, uso y método que están colocados; las jarcias y cabos de labor de un navío, con la obligación del oficial de mar. Voces con que se manejan los marineros en sus faenas, y nombres de las partes y ligazones más principales de un navío. Dispuesta por don Santiago Zuloaga, teniente de navío de la Real Armada, y maestro de maniobras de la Real Academia de Caballeros Guardias-marinas de la ciudad de Cádiz, Sevilla* (s.f.)

Con *Francisco Hidalgo de Cisneros* volvemos al perfil característico de los marinos en este momento histórico. Nació en Orio en 1721. Participó en el combate contra la escuadra del británico Mathews durante la campaña de Provenza. Fue ascendido a capitán de buque. Llevó a cabo singladuras de supervisión en las rutas entre el Atlántico y el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar, y una campaña contra los buques corsarios argelinos. Realizó diversos transportes de tropas para la defensa de Melilla, uniéndose luego a la flota que atacó la ciudad de Argel.

A raíz del inicio de la Guerra de la Independencia norteamericana y de la alianza de las coronas de España y de Francia con los sublevados, mandó sus naves contra las escuadras británicas, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, así como en la cobertura de los ataques sobre Gibraltar.

Veamos ahora a otros dos hermanos, los Heceta.

Vicente Heceta Dudagoitia nació en Bilbao en 1733. Realizó labores de corso en el Mediterráneo, donde se enfrentó con éxito a naves enemigas. Embarcó rumbo a El Callao. Al volver, participó en la expedición contra Argel de 1775. En 1779 tomó parte en la campaña del canal de la Mancha, de donde pasó al cabo de San Vicente para custodiar las flotas que venían de ultramar. Participó en la campaña de Cerdeña de 1793. Al año siguiente se le destinó a aguas del Cantábrico para poner coto a la piratería francesa. Falleció en Murcia en julio de 1815.

Su hermano, *Bruno Heceta Dudagoitia*, nació también en Bilbao, pero diez años más tarde, en 1743. Combatió en diez ocasiones contra barcos argelinos.

(8) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*. Tomo V: *A la mar, madera*. Madrid, 1880, p. 352.

(9) AROCENA, F.: *Diccionario biográfico vasco*. Tomo I: *Guipúzcoa*. San Sebastián, 1963, p. 205.

Se le encomendó explorar el Pacífico septentrional con el fin de descubrir y detener el avance de los rusos por las costas de Alaska. Fue el primer europeo en ver la desembocadura del río Columbia, a la que bautizó como bahía de la Asunción.

Exploró las costas de Oregón y Washington, tomó posesión de esas tierras e informó de que, si había asentamientos de Rusia en estos territorios, eran esporádicos, porque los expedicionarios no hallaron rastro de presencia rusa. En su honor, en la costa del estado de Oregón está el cabo de Heceta, donde se sitúa el faro homónimo.

Posteriormente, sirvió en Filipinas. Se distinguió en varios combates contra los franceses y, más tarde, contra los ingleses. Falleció en Málaga en agosto de 1807.

José Lorenzo de Goicoechea (10) nació en San Sebastián en 1744. Se embarcó a Martinica, de donde pasó a Caracas. Realizó varios viajes entre Venezuela y Guipúzcoa. En dos ocasiones fue hecho prisionero por los ingleses.

Vigiló las costas de Venezuela donde, entre otros hechos, abordó la goleta del famoso pirata holandés Pereyra, rindiendo a este y a su tripulación.

Participó en las campañas del canal de la Mancha contra las escuadras inglesas, en el apresamiento del convoy inglés de 55 velas sobre el cabo de Santa María, en el bloqueo de Gibraltar y, más tarde, en el sitio y toma de Mahón.

En el ataque a la plaza de Gibraltar se le confió el mando de la *Santa Ana*. En esta ocasión, ideó para las «flotantes» un sistema de pañoles de pólvora que se inundaban en caso necesario (11).

Participó en los ataques contra Argel en 1783 y 1784. En 1790 tomó parte en la campaña del cabo Finisterre. En la Guerra contra la Convención participó en los ataques a Tolón, donde la escuadra del general Lángara, en combinación con la inglesa del almirante Hood, tomó el puerto y el recinto amurallado.

En las luchas contra Inglaterra, militó en la escuadra de Mazarredo. Destacó, en 1798, en la defensa de Cádiz y en la persecución de la escuadra inglesa que bloqueaba esta ciudad. Falleció de apoplejía en 1800, cuando se encontraba en Brest al frente de una división de navíos y fragatas de la escuadra combinada francoespañola.

Hablaremos ahora de *José de Mazarredo*, ya mencionado anteriormente.

Nació en Bilbao en 1745. En sus primeros años como marino dividió su tiempo entre Cádiz y Cartagena, alternando viajes marinos con estudios teóricos.

Su prestigio como navegante y geodesta se cimentó con el cálculo de la longitud en el mar, problema que, en la historia de la náutica, habían abordado ya, por diferentes caminos, personajes diversos.

(10) URRUTIA, E.: «Galería biográfica de vascos ilustres. José Lorenzo de Goicoechea», en *Euskalerrriaren Alde*, año X, 1920, pp. 154-156.

(11) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*. Tomo IV: *Los ojos en el cielo*. Madrid, 1879, p. 158.

En 1771, durante una expedición a Filipinas, a las órdenes de Juan de Lángara (12) utilizó por primera vez el método de las distancias lunares para determinar longitudes, si bien es cierto que Louis de Lacaille había descrito dicho método en su *Tratado de navegación* (1752) y que los ingleses lo empleaban desde 1767.

Comoquiera que fuese, pocos ponían en duda su talento para las observaciones astronómicas y el manejo de instrumentos. Y así, por ejemplo, en 1774, también con Lángara, determinó la posición de la isla de la Trinidad, en los mares de Brasil. Y en 1778 indicó latitudes y longitudes en numerosos puntos de la costa española y de la africana, observaciones que utilizaría Vicente Tofiño (13) para preparar las cartas de su *Atlas marítimo*.

Mostró gran interés por los temas educativos y formativos náuticos, como evidencia la *Colección de tablas* que publicó para su uso en la navegación, o sus *Lecciones de navegación* (1798), el libro de texto que preparó para los futuros oficiales y que, en realidad, se trataba de un resumen del *Compendio de navegación* de Jorge



José de Mazarredo Salazar, óleo sobre lienzo, 74 x 59 cm, Jean François-marie Bellier. Museo Naval, Madrid

(12) Juan de Lángara y Huarte (La Coruña 1736-Madrid 1806). Al terminar sus estudios fue enviado por Jorge Juan a París a ampliar su formación en matemáticas. Navegó por España y África e hizo varios viajes a Filipinas.

En 1773, en viaje a Manila junto a Mazarredo, planteó este la posibilidad de determinar la longitud de un punto por la distancia de ese astro a una estrella. Lángara recibió orden de efectuar estas observaciones con la fragata *Rosalía* en 1774. Esta expedición científica serviría para poner en práctica en la mar y perfeccionar todas las observaciones, métodos y adelantos de la física, la astronomía y el arte de navegar. Durante seis meses navegó por el Atlántico, corrigiendo errores de las cartas náuticas. Embarcaron con él auxiliares marinos como Mazarredo, Apodaca, Varela y Alvear.

La evolución histórica de la lucha por el poder en los mares entre las potencias europeas llevó a Lángara a otros destinos y a participar en diversas campañas hasta alcanzar finalmente el grado de capitán general de la Armada. Lángara fue un gran impulsor de la ciencia y del arte naval, piloto diestro, hábil maniobrista y valiente militar.

(13) Vicente Tofiño (Cádiz 1732-San Fernando 1795) fue el autor del proyecto inicial del Real Observatorio de la Compañía de Guardias Marinas. Publicó unas observaciones de gran solvencia científica. Fruto de sus estudios son *Derrotero de las costas de España en el mar Mediterráneo y África* (1787); *Colección de cartas esféricas de las costas de España y África...* (1788) y *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las islas Azores o Terceras, para inteligencia y uso de las cartas esféricas* (1789).

Juan (1713-1773), ampliado con el cálculo de la longitud y los últimos avances en las técnicas de observación.

Buscó los secretos de la victoria naval en la ciencia, en la creencia de que en la falta de formación teórico-práctica de los marinos radicaba gran parte de la explicación de las célebres derrotas de Trafalgar y San Vicente (las cuales, se ha dicho, habrían podido evitarse con él al frente).

Por ello, buscó la solución en la instrucción. Suyas son estas palabras:

«No todos los oficiales de una Armada necesitan ser sabios; a serlo no habría Marina, cuyas fatigas de acción dicen incompatibilidad con la meditación, que sería el alimento y embeleso de un matemático sublime; pero debe haber un centenar de estos que puedan considerarse de primero, segundo, tercero y cuarto orden (...) Con estos principios propuse, en 1783, la institución de un Cuerpo de estudios sublimes en cada Compañía de Guardias Marinas para oficiales voluntarios» (14).

Con esta sensibilidad educativa e intelectual, y con los conocimientos adquiridos en las navegaciones efectuadas con los franceses en la guerra contra Gran Bretaña, elaboró las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, durante siete años de meticoloso trabajo, donde ampliaba las ordenanzas vigentes hasta entonces en todo lo que hacía referencia al régimen interior y manejo de las escuadras y navíos, e incluso dictó las normas para la construcción y armamento de los barcos. Hay quienes ven en las Ordenanzas la culminación del empeño dieciochesco de reorganización de la Real Armada.

También fabricó instrumentos científicos y, desde su cargo de capitán general del departamento de Cádiz, supervisó el traslado de instrumentos desde el viejo Observatorio gaditano al nuevo de la Isla de León, donde estableció, además, dos talleres de relojes y otro de instrumentos náuticos.

Entre sus publicaciones citaremos: *Rudimentos de táctica naval para instrucción de los oficiales subalternos de marina* (1776); *Colección de tablas para los usos más necesarios de la navegación* (1779); *Lecciones de navegación para el uso de las compañías de guardias marinas* (1798); *Ordenanzas generales de la Armada Naval* (1793).

Hemos citado una de las batallas más importantes de la historia de España: Trafalgar. Mazarredo no participó en ella, pero sí lo hizo el vitoriano *Ignacio María de Álava y Saenz de Navarrete* (1750-1817).

Entró en la Armada en 1766. Doce años más tarde obtiene, como teniente de navío, el mando del jabeque *San Luis*, destinado al corso de moros. En enero de 1781, al mando de la fragata *Rosa*, realizó la campaña del canal de la Mancha, que tuvo por consecuencia la retirada de las fuerzas navales inglesas y el apresamiento del navío *Ardent*, de 74 cañones.

Tomó parte en la captura del gran convoy británico de 55 velas (la mayor victoria de la Armada española sobre la británica) sobre Cabo San Vicente y en el bloqueo a Gibraltar.

(14) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, teniente general de la Real Armada*. Madrid, 1945.

En 1782 participó en la batalla de Cabo Espartel, librada contra los ingleses. En 1791 acudió en socorro de la plaza de Orán al mando del navío *San Francisco de Paula*. Al año siguiente fue destinado, como mayor general, a la escuadra del general Lángara, integrado en la cual participó en la campaña que contra los convencionistas franceses (15) hicieron las escuadras combinadas de España e Inglaterra a principios de 1793.

En 1795 se le dio el mando de una escuadra destinada a dar la vuelta al mundo. Zarpó de Cádiz el 30 de noviembre de aquel año, visitó el puerto de El Callao y la ciudad de Lima, hizo escala en las Marianas y Manila, donde estableció el apostadero de Marina, y rectificó muchos de los errores con que estaban registrados un sinfín de accidentes hidrográficos en las cartas marinas de aquellos lugares.

En Manila publicó, el 15 de noviembre de 1802, el «Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina, para los navíos de las islas de Filipinas que con efectos de su comercio viajan a Nueva España», regulando con él la salida de la llamada Nao de Acapulco, sus carenas y recorridos, el nombramiento de su comandante, sus oficiales, su dotación de marinería y tropa, arqueo, locales para el cargamento, víveres y aguada. Realizó el viaje de regreso por el cabo de Buena Esperanza. Arribó a Cádiz el 15 de mayo de 1803.

Al declararse la guerra con los británicos se le dio el mando de la escuadra del departamento de Cádiz y, cuando entró en dicho puerto la combinada francoespañola, quedó como segundo jefe de los buques hispanos.

En Trafalgar combate en el *Santa Ana* y dirige la vanguardia de la escuadra. Sostiene la batalla durante seis horas, al cabo de las cuales cae gravemente herido. El navío se rinde pero, merced a un providencial temporal, consigue por último liberarse.

En 1808, durante la Guerra de la Independencia, se opone a las tropas francesas que sitian Cádiz. En 1810 asciende a comandante general del apostadero de La Habana, y en 1812, a idéntico cargo del departamento de Cádiz. En 1814 es nombrado ministro del Consejo Supremo del Almirantazgo y, en 1817, capitán general de la Armada.

Falleció en Chiclana, donde recibió sepultura. Sus restos fueron depositados en el Panteón de Marinos Ilustres, en el que descansan en un mausoleo compuesto por una columna cilíndrica y una lápida en la que se puede leer:

AQUÍ YACE EL CAPITÁN GENERAL DON IGNACIO MARÍA DE ÁLAVA GRAN CRUZ DE LAS ORDENES DE CARLOS III, SAN FERNANDO Y SAN HERMENEGILDO DECAÑO DEL ALMIRANTAZGO MARINO INSIGNE, COMPLETO ESPAÑOL PARA SU PATRIA Y SU REY; ESPOSO, PADRE, AMIGO MERECEDOR DE SERVIR DE MODELO. MURIÓ EL 26 DE MAYO DE 1817 A LOS 67 AÑOS DE EDAD.

(15) La Guerra del Rosellón, también denominada Guerra de los Pirineos o Guerra de la Convención, fue un conflicto que enfrentó a Carlos IV de España y a la I República Francesa entre 1793 y 1795, durante la etapa revolucionaria de la Convención Nacional, dentro del conflicto general que enfrentó a Francia con la Primera Coalición. Este fue el primer esfuerzo coordinado de las monarquías europeas para contener a la Revolución francesa.



Cenotafio de Ignacio María de Álava en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, Cádiz

Sobrino suyo fue *Miguel de Álava y Esquivel*, conocido como el «General Álava» (Vitoria 1772- Barèges [Francia] 1843).

Tras su paso por la Infantería, ingresó en la Armada. Participó en múltiples acciones militares de la Marina española contra Francia e Inglaterra tanto en Ceuta como en el sitio de Tolon o en Italia.

En 1795 embarcó, junto a su tío Ignacio, en una expedición que pretendía dar la vuelta al mundo, y permaneció en América del Sur hasta 1800. Cuando regresaba a España, fue apresado por los ingleses. Liberado meses más tarde, en 1801 estaba otra vez en la Península. Al año siguiente se encontraba en Cádiz, de donde, tras su ascenso a teniente de navío, se trasladó a Madrid, para ponerse de nuevo bajo las órdenes de su tío.

A su regreso a Cádiz, fue destinado a la flota mandada por el almirante Gravina. Tras la expedición a la Marti-

nica tomó parte en la batalla de Trafalgar (16), a bordo del *Príncipe de Asturias*.

Cuando estalló la Guerra de la Independencia, fue enviado a la junta que elaboró la Constitución de Bayona como representante corporativo de la marina de guerra.

Combatió en Calatayud, Tudela y Medellín y fue encargado de trasladarse a Portugal para requerir la colaboración de Wellington.

Tras la retirada francesa, el mariscal Álava proclamó en Madrid la Constitución de 1812 y se convirtió en presidente de gobierno de facto al tomar disposiciones en nombre de las distintas juntas.

Posteriormente fue proclamado diputado general de Álava y nombrado embajador en los Países Bajos y en París. Tomó parte en batalla de Waterloo.

Durante la regencia de María Cristina fue embajador en Londres, ministro de Marina y ministro de Estado. Tras retornar a la embajada londinense, regresó a España, ya muy enfermo, y falleció en julio de 1843.

(16) Hay muchas y muy buenas obras escritas sobre esta batalla, pero recordamos en especial *Trafalgar*, uno de los *Episodios nacionales* de Benito Pérez Galdós, novela excelente en la que se habla del patriotismo, el trabajo en equipo, la lucha de todos para conseguir un fin común, el heroísmo, la entrega...



Estela en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, Cádiz

Merece también unas líneas *José Justo Salcedo y Arauco*, nacido en Portugal en 1753. Participó activamente en la guerra contra Inglaterra (1780-1782) y en la expedición de Argel de 1784. En 1794 asistió al socorro de Rosas contra los convencionistas franceses y en 1798 participó en la defensa de Cádiz. En 1805 fue nombrado comandante de la escuadra de Cartagena y ascendido a teniente general. Durante la invasión napoleónica participó en la defensa de Valencia pero, en 1809, se unió a la causa de José Napoleón. Al terminar la guerra emigró a Francia. Volvió en 1819 y fue encarcelado. Cuando quedó libre, se retiró a San Fernando, donde falleció en 1825.

Vamos a recordar ahora al capitán del *San Hermenegildo*, *Manuel Antonio Ramón de Emparán y Orbe* (1754-1801). Nació en la localidad guipuzcoana de Azpeitia. Practicó el corso contra los berberiscos. Realizó un tornaviaje a Montevideo, transportó tropas y permaneció en las islas Filipinas durante tres años.

En mayo de 1800 se le concedió el mando del *San Hermenegildo*. Tras participar en la defensa de Ferrol, se dirigió a Algeciras para socorrer a la escuadra francesa del contralmirante Linois, que estaba bloqueada por una flota británica.

Al regreso, el almirante francés quería llevar a Cádiz el *Hannibal*, navío británico apresado de 74 cañones. Los franceses iban en vanguardia, y los españoles, a retaguardia. Cerraban la formación el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*.

La noche del 12 al 13 de julio de 1801 fue aprovechada por el navío británico *Superb*, que se acercó todo lo posible al *Real Carlos*, sobre el que descargó casi toda su artillería. Algunos de los proyectiles fueron a impactar en el *San Hermenegildo*, cuyo comandante, entendiendo que algún enemigo estaba a su altura aprovechando la oscuridad, casi completa, dio orden abrir fuego. La andanada impactó de lleno en el *Real Carlos*, que persuadido de estar siendo atacado por un buque enemigo, disparó a su vez contra el *San Hermenegildo*.

De resultas del cañoneo se perdieron los dos navíos y más de 2.000 hombres, entre ellos ambos comandantes. Uno de estos era Manuel de Emparan, que falleció al mando de su buque, en la mar, cuando contaba cuarenta y siete años.

Nos encontramos de nuevo con dos hermanos, los Carranza Vivero.

Juan Manuel de Carranza y Vivero nació en Trucios (Vizcaya) en 1756 y falleció en Puerto Real (Cádiz) en 1824.

Participó en 1775 en la expedición de Argel. Estuvo tres años en Brasil, donde tomó parte en la expedición a Santa Catalina. Navegó en corso contra los ingleses. Realizó cuatro expediciones contra los indios del Darién. Tomó parte en la evacuación de Orán, socorrió a Ceuta, navegó en corso contra los norteafricanos y bombardeó Tánger, participando asimismo en dos expediciones contra esta plaza.

Navegó como corsario por la costa cantábrica de 1793 a 1796. Se marchó a América. Cuando iba a Cartagena, fue atacado por una fragata y un navío ingleses, a los que se enfrentó causándoles graves daños, como consta en su hoja de servicios:

«Sostuvo con la fragata *Santa Elena*, de 48 cañones que estuvo a su cargo en las costas de Conil en el año 1797, un obstinado combate, hasta el apurado extremo de irse a pique, salvándose solo con tres heridos. Salvó, así mismo, la estatua de su Majestad a caballo, de cuerpo entero, todo cubierto de oro, valorado en 150.000 pesos, regalo de la Ciudad de México para su soberano, batiéndose contra un navío y una fragata de guerra inglesas, de cuyo comandante, Jorge Martein, mereció un bastón de mando y una carta de elogio, habiendo tenido durante el sangriento combate 100 hombres muertos y más de 150 heridos, siendo uno de ellos en 3 partes. Noticioso el soberano de tan brillante acción mandó que se le pusiera en su hoja de servicios la honorable nota de *Bizarro*».

Se le confió el mando de una división de cuatro fragatas con las que transportó, de Mallorca al continente, 3.000 hombres de tropa para la campaña de Portugal. En 1803 mandó un navío de servicio a América y en enero de 1804 tomó el mando del apostadero de Cádiz.

En 1805 socorrió con sus fuerzas a la escuadra batida en Trafalgar, impidiendo que los tripulantes perecieran en la costa.

A principios de 1809 fue nombrado comandante jefe de la expedición de mar para la reconquista del reino de Galicia, habilitada en Cádiz, y con ella auxilió y sostuvo la defensa de Puente Sampayo.

A bordo de una fragata pasó a La Coruña y siguió a Inglaterra, de donde trajo 20.000 fusiles para la defensa de Galicia en 1810. En septiembre del mismo año condujo a Cádiz a los diputados de Galicia en las Cortes liberales, empleándose después en los años 1811 y 1812 en la defensa de Cádiz y de la Isla de León, bloqueada por 30.000 hombres al mando del mariscal Sout. Los años siguientes regentó la comandancia general de La Carraca, con una defensa de 26 baterías.

Juan Manuel de Carranza pasó al Ejército de Tierra el 7 de noviembre de 1815, a las órdenes de Palafox, durante la campaña de Aragón. Fue posteriormente segundo comandante general del Campo de Gibraltar, gobernador de Tarifa, vocal del Consejo de Guerra de oficiales, general de Andalucía y comandante general del segundo distrito de Cádiz.

Cosme de Carranza y Vivero era un año menor que su hermano. Como Juan Manuel, nació en Trucios, aunque en 1757. Realizó el curso contra los piratas norteafricanos. Protegió el tráfico marítimo entre los cabos de Santa María y San Vicente.

Transportó a Brasil un ejército de 3.000 hombres para recuperar las tierras ocupadas por Portugal y que pertenecían a la corona de España. Después de algunos combates, esta fuerza ocupó las islas de Santa Catalina y Sacramento, lo que obligó a los portugueses, aliados con los inevitables ingleses, a pedir un acuerdo. Formó parte de la comisión española que acudió en 1778 a Madrid a firmar el tratado de El Pardo (17).

En 1780 salió de La Habana con una flota para dar escolta a los 3.000 hombres del ejército mandado por el general Bernardo Gálvez. Tras un temporal que dispersó las naves, Gálvez desembarcó en la isla de Santa Rosa. Después de ocuparla y de quedar como gobernador de Luisiana, continuó operando en Florida y Pensacola, donde acometió acciones que no habría podido sostener sin el concurso de la flota de Carranza.

Destinado a la Escuadra del Océano, navegó tanto por este como por el Mediterráneo. Como otros marinos que hemos citado, participó en el socorro a la ciudad de Ceuta y posterior bombardeo de Tánger en 1790.

Fue mayor general del apostadero de La Habana y comandante de Marina del apostadero de Cartagena de Indias.

Cuando se produjo la invasión napoleónica, contribuyó, desde su puesto en las baterías del arsenal de La Carraca, a la primera victoria sobre las armas

(17) El Tratado de El Pardo fue firmado el 11 de marzo de 1778 entre la reina María I de Portugal y el rey Carlos III de España. Tenía como finalidad resolver las disputas territoriales surgidas por la no observancia de los términos del tratado de Tordesillas, en particular en relación con el extremo sur del avance portugués en la región de Misiones Orientales, que se extendía por el territorio del actual Uruguay y por parte de lo que hoy es Paraguay y que había llevado a la guerra hispano-portuguesa de 1776-1777.

En El Pardo se reconoció el dominio portugués sobre vastas zonas del actual Brasil, a pesar de que España se había mantenido fuera de África en observancia de lo acordado en el Tratado de Tordesillas. En compensación, Portugal cedió a España las islas de Annobón y Bioko (Fernando Poo), así como la costa guineana entre los ríos Níger y Ogooué.



francesas: la rendición de la escuadra al mando del almirante Rosily, cuyos combates se libraron entre el 9 y el 14 de junio de 1808.

En 1809 se le encomendó el mando de una división de lanchas cañoneras con las que participó en la defensa del río Sancti Petri; con ellas mantuvo enfrentamientos contra el enemigo y realizó misiones de transporte.

Se le concedió la comandancia de Marina de Ayamonte y falleció en Cádiz en octubre de 1823. No cabe duda de que la muerte de su hijo Juan José de Carranza (18), en junio de 1821, a bordo del bergantín *Andaluz*, influiría mucho en su estado de salud.

El donostiarra *José Manuel de Goicoa y Labart* nació en 1757 y

falleció el 5 de octubre de 1804 en la batalla del cabo de Santa María (19), en la costa portuguesa del Algarve.

En 1778 viajó al puerto ruso de Kronstadt, en el mar Báltico, a fin de embarcar madera para arboladura. En 1789 fue destinado a la isla de Santo Domingo, donde realizó toda clase de transportes y comisiones. En Cádiz apoyó a las lanchas cañoneras que intentaban romper el bloqueo al que Nelson sometía la ciudad.

El 5 de octubre de 1804, la escuadra en la que estaba integrada su nave, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, fue atacada por una escuadra inglesa sin que existiera ninguna declaración de guerra. A los pocos minutos, el buque fue alcanzado en la santabárbara, saltando hecho añicos. Ahí falleció José Manuel de Goicoa, a la edad de cuarenta y siete años.

En los últimos años este hecho ha cobrado actualidad como consecuencia del intento, por parte de un equipo norteamericano de cazatesoros, de apoderarse del tesoro que la *Mercedes* transportaba cuando fue hundida.

(18) Juan José de Carranza nació en Cádiz en 1784.

(19) La batalla del cabo de Santa María fue un combate naval que tuvo lugar el 5 de octubre de 1804 frente a la costa portuguesa del Algarve. En él, la escuadra mandada por el brigadier José de Bustamante y Guerra fue atacada, sin previa declaración de guerra, por una escuadra británica al mando del comodoro Graham Moore.

La fuerza española perdió 269 personas y tuvo 80 heridos, mientras que la armada de Moore solo perdió dos hombres y sus heridos se limitaron a siete. La batalla fue duramente criticada por la prensa británica, que consideraba el ataque totalmente injustificado por haberse producido en tiempos de paz.



Estela de José Manuel de Goicoa en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando (Cádiz)

Los datos que siguen están tomados de uno de los numerosos artículos dedicados actualmente a este tema. Está firmado por Elena Viñas y apareció en el *Diario Vasco* el 6 de septiembre de 2014.

«Han pasado 200 años desde que la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* emprendiera su última singladura al mando del donostiarra José Manuel de Goicoa y Labart, formando parte de un convoy que cubría la ruta comercial entre los virreinos americanos y la Península. Partió de Lima, en una flotilla de cuatro barcos (*Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*), haciendo escala en Montevideo. Llevaba a bordo un importante cargamento de monedas de oro (3.166.850 piezas) y de plata (1.269.669 piezas), cueros, telas de vicuña, quina, canela, madera...

Cuando llevaba varias semanas de travesía, a la altura de cabo San Vicente, al sur de Portugal, la *Mercedes* fue atacada por naves inglesas al mando del vicealmirante Graham Moore, a pesar de los Tratados de Paz existentes entre ambas naciones. Como resultado fueron capturados los tres navíos (*Medea*, *Fama* y *Clara*) y hundida la *Mercedes*. Este buque, de 45 metros de eslora, voló por los aires durante el combate, en el que perdieron la vida 300 personas. Entre ellas, Goicoa y Labart, quien había contraído matrimonio por poderes con una joven donostiarra y regresaba a su ciudad natal para completar los trámites matrimoniales.

El relato de aquel frustrado viaje vuelve a estar hoy de plena actualidad como consecuencia de las dos exposiciones inauguradas en Madrid, en el Museo Arqueológico Nacional y en el Museo Naval. En estas exposiciones no faltan referencias al capitán de la nave. No se alude, sin embargo, a otro enigma que aún no

ha sido resuelto, el de si existe un retrato de aquel donostiarra que pertenecía a la familia Goicoa. Al parecer, hacia 1900 lo tenía en su poder José de Goicoa, el renombrado arquitecto, que era descendiente directo del malogrado marino. Sus familiares, concretamente José y Bernabé de Goicoa, lo depositaron en el Museo Municipal, más tarde llamado Museo de San Telmo, en 1902. Unos años más tarde, en 1912, la familia formaliza la donación y poco después, la Sociedad Bascongada lo solicita en préstamo al Museo para que figurase en la exposición histórico naval oceánica que se iba a celebrar en 1913.

El cuadro al óleo fue presentado como retrato de José Manuel Goicoa y Labart, Comandante de la fragata *Mercedes*, que pereció en el combate contra una escuadra británica el 5 de octubre de 1804, cuando su nave fue alcanzada por el fuego enemigo y voló por los aires.

Es entonces cuando se pierde su pista, aunque todo hace suponer que ha de hallarse en San Telmo. Lo único que se conservaría sería un dibujo de Francisco López Alén realizado hacia 1900, una copia del retrato de José Manuel de Goicoa a partir del cuadro al óleo original, y que fue publicado en la Revista *Bascongada* ese mismo año».

Bibliografía

- BARBUDO DUARTE, E.: *Apresamiento de la escuadra francesa del almirante Rosily en la bahía de Cádiz el 14 de junio de 1808*. Colección Fragata, Cádiz, 1987.
- DELMAS, J.E.: *Biografía de claros varones de Vizcaya*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1970.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- : *Disquisiciones náuticas*. Tomo II: *La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1877.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GALENDE, J.C.: «La participación del general José de Mazarredo en la expedición española a Argel de 1775 y sus consecuencias», en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 1997.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *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.
- GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^oD.: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2000.
- GUARDIA, R. de la: *Notas para un cronicón de la Marina Militar de España. Anales de trece siglos de historia de la marina*. El Correo Gallego, Ferrol, 1914.
- LLOMBART PALET, J.: «Las aportaciones vascas al “arte de navegar” en algunos libros de náutica», en *Iisas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1998.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- 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*. Madrid, 1873.
- RIQUER Y ZABECOE, C.: «Marinos ilustres. M. de Lastarria y Sendagorta», en revista *Euskal-Erria*.
- : «Marinos ilustres. Pablo Agustín de Aguirre», *ibidem*.
- SADA, J.M.: *Historia de la ciudad de San Sebastián a través de sus personajes*. Alderdania, Irún, 2002.
- SORALUCE, N.: *Historia general de Guipúzcoa*. Vitoria, 1870.

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (V)

- UNSAIN AZPIROZ, J.M. (dir.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2008.
- VARGAS Y PONCE, J.: *Catálogo de la colección de documentos*. Instituto histórico de la Marina, Madrid, 1979.
- VV.AA.: *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Barcelona, 1968.
- VV.AA.: *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.
- VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1992.
- VV.AA.: *Trafalgar y el mundo atlántico*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 2004.