

Don BLAS de LEZO, Medio Hombre por Santiago Gómez

Don Blas de Lezo y Olavarrieta es uno de los marinos españoles más combativos del siglo XVIII. Su nombre se asocia a la defensa de Cartagena de Indias en 1741 mientras que el resto de su trayectoria es prácticamente olvidada, habiendo servido en el Mediterráneo, el Atlántico, el Pacífico y en el Caribe al servicio de su rey Felipe V. En Colombia se estudia su figura en las escuelas, tiene monumentos y es muy recordado y admirado. ¿Y en España?, en este ingrato país se desconoce casi todo de su vida, basta decir que murió en un olvidado camastro de algún hospital de Cartagena, siendo enterrado sin honores en una fosa común, triste, muy triste el final de un gran marino que lo dio todo por su país y su Armada. En estas pocas letras trataré de contar lo poco que se sabe de este gran hombre, pudiendo comprobar que las lagunas son muchas, estando todavía pendiente esa labor de los historiadores que nuestro Lezo se merece.

Muchas biografías circulan en varios libros y en Internet sobre Don Blas de Lezo. Repiten una y otra vez los mismos hechos de armas y capturas, aunque varían los años en que se produjeron. Algo característico de estas biografías consultadas es que en ninguna de ellas se mencionan de qué fuente sacaron esos datos siendo así que nos es imposible contrastar su veracidad.

Primeros años

Blas de Lezo y Olavarrieta nació en Pasajes, Guipúzcoa, el 3 de febrero de 1689. Perteneció a una noble familia y fue enviado a Francia para su educación (1).

En la Armada francesa

Con apenas doce años se enroló como guardiamarina en la Armada francesa. Había comenzado la guerra de sucesión española y el rey francés Luis XIV tomó partido por su nieto Felipe de Anjou, que sería coronado como Felipe V, mientras los ingleses y holandeses apoyaron al archiduque Carlos de Austria.

El 24 de agosto de 1704 se produjo frente a Velez-Málaga la batalla naval más importante durante la guerra de Sucesión española. El joven Lezo estaba embarcado en el navío de 104 cañones *Foudroyant*, nave capitana de la escuadra francesa al mando del conde de Tolouse, Luis Alejandro de Borbón hijo de Luis XIV. La escuadra franco-española estaba compuesta por 51 navíos, 6 fragatas, 8 naves incendiarias, 12 galeras y otros 19 buques de guerra y transporte con 3.500 cañones y 24.000 hombres, mientras que la escuadra anglo-holandesa disponía de 68 navíos de línea con 3.600 cañones y 23.000 hombres y estaba al mando del almirante George Rooke. En este combate comenzó a forjarse el mito de Don Blas, cuando una bala de cañón le destruyó la pierna izquierda, teniendo que amputársela por debajo de la rodilla. El mismo conde de Tolouse quedó admirado por su valentía y arrojo en el combate. Ese mismo año es ascendido a alférez de navío por Luis XIV (alférez de bajel de alto bordo). Como dato curioso en el *Shrewsbury*, navío insignia de Rooke, se encontraba un guardiamarina llamado Edward Vernon, cinco años mayor que Lezo (2).

Durante su larga convalecencia se le propuso entrar en la corte de Felipe V como asistente de cámara, pero su permanencia en los despachos no entraba en los planes de nuestro marino, ansiando volver de nuevo a la mar. Embarca de nuevo en 1705 en diferentes buques, participando en el aprovisionamiento de las plazas asediadas de Peñíscola, en costa valenciana, y Palermo, en la isla de Sicilia. El duque de Saboya se mostró partidario del pretendiente austriaco a la corona española, siendo Lezo enviado a aquellas aguas en 1706 para hostigar el comercio de Génova. En este nuevo marco se enfrenta al navío británico de 70 cañones *Resolution*, que posteriormente sería quemado. Este buque inglés también es una incógnita en la carrera militar de Don Blas, ya que algunos autores lo nombran *Restauration* (3). El 13 de marzo de 1706 zarpa de Barcelona el *Resolution* al mando del capitán Mondaunt, segundo hijo del conde de Peterborough. Llevaba a bordo a su padre y a un enviado del rey de España rumbo a Génova, siendo acompañado por las fragatas *Enterprise* y *Milford*. El día 19, a sólo quince leguas de Génova, son avistados por seis navíos franceses, dos de 80 cañones, dos de 70, uno de 68 y otro de 58 cañones. El conde de Peterborough y el enviado del rey embarcan en la fragata *Enterprise* y con la *Milford* emprenden la huida hacia Leghorn, mientras que el navío inglés es perseguido por los buques franceses. Pocos días antes el *Resolution* había sido muy dañado en una tormenta y es rápidamente alcanzado por el enemigo, siendo alcanzado por disparos enemigos hacia las diez de la noche. A pesar de la disparidad de fuerzas el capitán inglés hizo una tenaz resistencia, rechazando incluso un intento de abordaje desde varias lanchas francesas. A la mañana del día 21 un navío de 80 cañones se le acercó por la popa y lo cañoneó sin piedad. Los oficiales y el capitán Mondaunt, ante la imposibilidad de resistir más, deciden quemar su navío antes de que cayera en poder de los franceses, no sin antes poner a salvo a la tripulación. En ninguno de los relatos del combate consultados (4) se nombra a Don Blas de Lezo, algo totalmente normal, puesto que si no nombran al comandante de la escuadra francesa es lógico suponer que no lo van a hacer con un simple alférez de navío, mucho más si se trata de relatos excesivamente chauvinistas.

Siguió patrullando el mar Mediterráneo y posteriormente capturó dos buques enemigos, que son remolcados a Pasajes y Bayona, como premio a su valor. Es ascendido a teniente de navío. En 1707 es destinado al puerto de Tolón, distinguiéndose en la defensa del fuerte de Santa Catalina durante el ataque de las fuerzas del duque de Saboya. Lezo perdió en esta ocasión el ojo izquierdo.

Los ejércitos de Felipe V asediaban Barcelona por tierra, mientras que por el mar los partidarios del rey Carlos eran apoyados por una escuadra anglo-holandesa. A Blas de Lezo se le dio el mando de varias flotillas para burlar el bloqueo aliado y así enviar desde Francia armas y pertrechos al ejército hispano-francés. En una ocasión se vio rodeado por varios buques de guerra enemigos al mando del almirante Cloudesly Showell, que izaba su insignia en el *Britannia*. Precisamente en este navío estaba embarcado el guardiamarina Edward Vernon, por lo que era la segunda ocasión en que se encontraban. Para salir de la trampa nuestro marino prendió fuego a varios de sus buques para ocultarse con el humo y abrirse paso a cañonazos entre los enemigos. Esta es la versión que circula en varias fuentes, mientras que el autor Pablo Victoria nos da otra explicación; cargó sus cañones con unos casquetes de armazón delgada con material incendiario dentro, con la intención de incendiar los buques británicos, además apiló paja húmeda en parrillas de hierro que al quemarse producían un espeso humo, permitiéndole de esta forma tan novedosa huir con toda la flotilla. En una biografía de

Edward Vernon no se menciona este hecho, e incluso se dice que en estos años se encontraba a bordo del *Jersey* con base en Jamaica (5).

Hasta estos hechos narrados la gran mayoría de las fuentes coinciden aunque con algunas pequeñas variaciones. Pero entre 1710 y 1712 parece que todos los autores se hubiesen puesto de acuerdo en no coincidir. Don Blas de Lezo fue destinado al Atlántico, al puerto de Rochefort, siendo ascendido a teniente de guardacostas, ascenso que puso ser en 1707 (6) ó 1708. En estos años desplegó una gran actividad contra el tráfico naval enemigo, capturando varias presas. Una de ellas fue el navío *Stanhope*, supuestamente en 1710, unos dicen que ya era capitán de fragata y otros que fue ascendido a ese rango como resultado de esa importante captura (7). El navío *Stanhope* estaba al mando del capitán John Combs y la desconocida fragata al mando de Lezo lo tomó al abordaje. Maniobró su fragata cruzando disparos con el navío hasta que se acercó lo suficiente para ordenar el abordaje, lanzando garfios sobre el navío. Los ingleses entraron en pánico ante el ardor de los asaltantes y después de un feroz combate el enemigo se rinde, siendo el navío *Stanhope* remolcado a puerto por la fragata. De nuevo Lezo es herido en combate, aunque esta vez levemente.



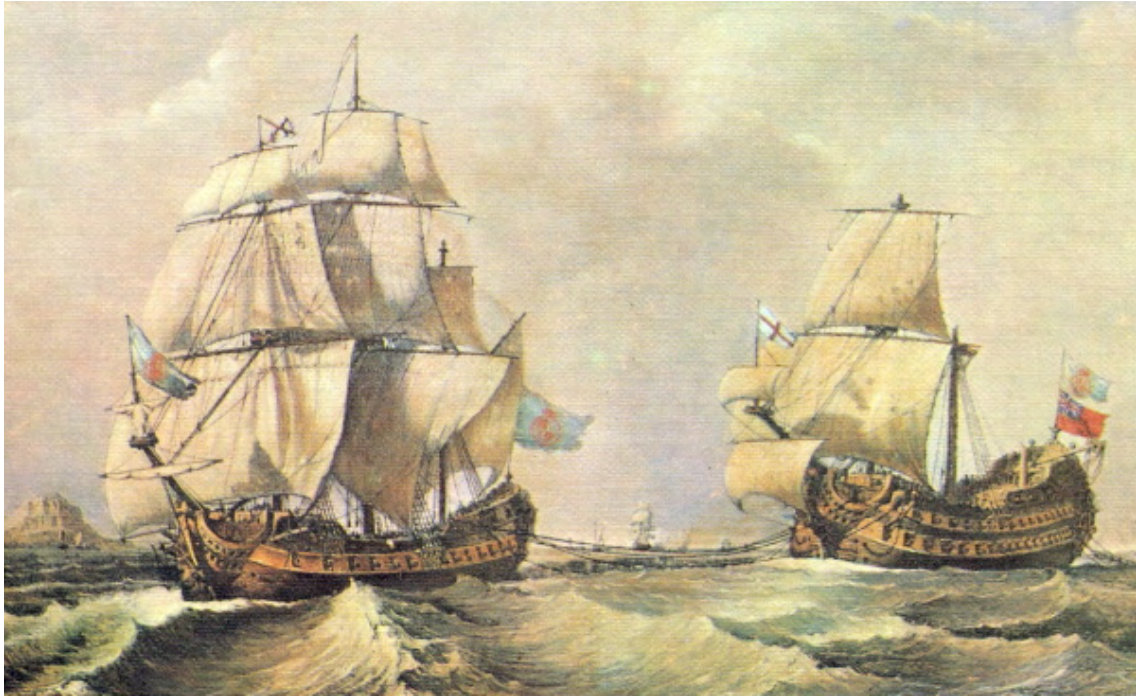
Combate entre la fragata al mando de Lezo y el navío Stanhope. Óleo sobre lienzo pintado por Ángel Cortellini Sánchez (1858-1912).

Hasta este momento la carrera naval de Lezo fue en la Marina francesa y no fue hasta 1712 cuando pasó a servir en la Armada Real española. Esta afirmación tiene sentido cuando fue en esas fechas cuando las dos monarquías comenzaron a distanciarse por diferentes causas. Pero no es ésta la única línea de investigación, hay otra que también puede ser cierta y es la siguiente: varias biografías apuntan al hecho que fue destinado a la Flota de Indias al mando del jefe de escuadra D. Andrés del Pez. Veamos si hay posibilidades de que esta afirmación sea cierta. Como ya se ha indicado, la

Armada Real estaba en unas condiciones deplorables a comienzos del siglo XVIII y fueron muchos los servicios prestados por buques franceses en misiones de escolta en el Atlántico (8). La citada flota zarpó de Cádiz el 22 de mayo de 1708 y estaba compuesta por 18 mercantes, 5 de ellos franceses, y la escolta de tres buques de guerra, el navío español *Nuestra Señora de Guadalupe*, capitana de la Armada de Barlovento y al mando del capitán D. Andrés de Arriola, y los navíos franceses de 60 cañones *Apolo* y *Triton*, al mando de los capitanes Doroigne y Dudresner (9). Hasta las islas Canarias recibieron la escolta adicional de dos fragatas francesas, cuyos nombres también se desconoce. A primeros de julio pasó la flota por Guarico y después entraron en La Habana, dejando pliegos para el gobernador. El 20 de julio capturaron cerca del cabo de San Antón a seis buques ingleses de un convoy de doce naves que habían salido de Jamaica y volvían a Inglaterra sin escolta. Entraron en Veracruz el 3 de agosto de 1708, donde descargaron las mercancías y el azogue transportado y la flota esperó a que acabara la feria.

En febrero de 1709 estaba la flota lista para zarpar de Veracruz, pero era necesaria la escolta de buques franceses que se estaba esperando su llegada de puertos franceses. A finales de mayo se reciben noticias de que la escuadra francesa todavía no había zarpado, teniendo que descargar los mercantes. Ante el excesivo retraso se decide zarpar con la única escolta del navío *Nuestra Señora de Guadalupe* y los dos navíos franceses y así se hace entre el 15 y el 20 de noviembre de 1709. Hacen escala en La Habana y zarpan de este puerto el 20 de enero, llegando a Cádiz el 2 de marzo de 1710 (10). En ningún momento he nombrado a Don Blas de Lezo y no ha sido ningún olvido. Siendo teniente de navío pudo haber embarcado como segundo comandante de alguno de los buques franceses y llegar así a Veracruz. La flota permanece un año y medio en Veracruz y La Habana, eso no quiere decir que la escolta permaneciera inactiva. Incluso es posible que a Lezo se le diera el mando de alguna pequeña fragata española y zarpara en misiones de corso por el golfo de Méjico, siendo en aquellas aguas donde capturó al famoso *Stanhope*. Pruebas de ello, ninguna, es sólo una posibilidad más. Otra posibilidad es que esa captura no fuese en 1710 sino años más tarde, en 1712 como reza un escrito de un lienzo del Museo Naval (ver nota 19), a no ser que fuera un error tipográfico. Pero la captura en este año de 1712 es señalada por varios autores, por lo que puso haber ocurrido en el Mediterráneo y al mando de una fragata española (11), pues en ese año se encontraba ya integrado plenamente en la Real Armada española, presumiblemente con la escuadra de D. Andrés del Pez.

Circulan varias biografías del marino español Don Miguel de Sada y Antillón, conde de Clavijo, que tiene muchas similitudes con la de Don Blas de Lezo. En un artículo del académico Elogio Zudaire dice que los dos marinos compartieron misiones de corso contra la piratería británica (12). En el libro de Justo Zaragoza aparece una biografía del conde de Clavijo (13) donde se menciona que estuvo en 1704 en la batalla en aguas de Vélez Málaga y en 1706 hizo viaje a América con la flota de D. Andrés del Pez y regresó en 1707 con Blas de Lezo a lo que da visos de credibilidad a lo mencionado anteriormente. Posteriormente se incorporó Don Miguel de Sada a la escuadra del Mediterráneo e hizo algunas presas, entre ellas la del buque inglés *Stanhope*. En 1710 embarcó como segundo comandante de la fragata de Lezo, según la enciclopedia Espasa-Calpe, página 1191.



La fragata de Lezo remolcando al *Stanhope*. Como era costumbre en la época la bandera española está izada sobre la británica como señal de rendición. Óleo sobre lienzo. Museo Naval. Madrid.

En la Armada Real española

Ante el distanciamiento de los monarcas español y francés, Don Blas de Lezo entró en 1712 a servir en la Armada Real española, en la flota de D. Andrés del Pez, siendo ascendido a capitán de navío por recomendación de Pez en ese año o al año siguiente. El 12 de septiembre de 1713 zarpó de Cádiz la escuadra española al mando de D. Manuel López Pintado. El capitán Lezo estaba al mando del navío *Nuestra Señora de Begoña*, alias *Campanela*, y formaba división con el navío *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Lanfranco*, ambos al mando del jefe de escuadra D. Andrés del Pez. Esta escuadra, compuesta por tres navíos, los ya mencionados y la capitana de la Armada de Barlovento *Nuestra Señora de Guadalupe*, siete fragatas y dos buques menores, estaba destinada al bloqueo de las costas de Barcelona, mientras que por tierra la plaza era asediada por el duque de Berwick (14). La guerra de sucesión había prácticamente finalizado en julio de 1713 con la firma de la paz con Gran Bretaña, pero Cataluña seguía en armas por los partidarios de la casa de Austria. Participó en varios combates y bombardeos de la plaza. En uno de ellos, el 11 de septiembre de 1714 se acercó demasiado a las defensas enemigas y recibió un balazo de mosquete en el antebrazo derecho que le rompió varios tendones dejándole manco para toda su vida, aunque tenía alguna movilidad en la mano (15).

Seguía en la escuadra de D. Andrés del Pez y al mando del mismo navío cuando fueron a Génova para traer al puerto de Alicante a la reina doña Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V. El 30 de septiembre de 1714 embarcó la reina en Sestri Levante y pusieron rumbo a Génova. A pesar de la corta travesía experimentaron tan

fuertes temporales que al llegar a Génova la reina resolvió hacer el viaje por tierra, regresando la escuadra a Barcelona.

La siguiente operación en la que participó fue la ocupación de Mallorca, último reducto a la causa del rey austriaco. El navío *Nuestra Señora de Begoña*, alias *Campanela*, zarpó de Barcelona el 11 de junio de 1715 con la escuadra al mando de D. Pedro Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán Núñez. La composición de esta escuadra varía según las fuentes, pero se trata de unas 200 velas. El desembarco se produce el 15 de junio en Calonge, Alcutia, con tropas al mando del general francés d'Aspheld, unos diez mil hombres que sometieron al enemigo casi sin resistencia, acabando así la guerra de sucesión en España.

Al año siguiente tomó el mando del navío *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Lanfranco*, que se incorpora a una escuadra al mando de Chacón para ir al Caribe y traer a Cádiz los caudales salvados del naufragio en el canal de Bahama de las flotas de Subiza y Echevers.

En los mares del sur

A su regreso a Cádiz se incorpora con el *Lanfranco* a una importante misión en los mares del sur. El rey Felipe V, decidido a acabar de una vez por todas con los contrabandistas en las costas del Pacífico, organiza una escuadra. La falta de buques de guerra y la multitud de misiones a las que tenían que atender los pocos de que se disponía, obliga a la corte a contratar a un corsario francés, Jean Nicolas Martinet, para ser enviado al Pacífico con tres buques de su propiedad y tripulaciones francesas (16). Otra intención de la corona española y la de José Patiño es la de reorganizar la Armada del Mar del Sur según los nuevos cánones establecidos en la metrópoli. Para ello incorpora a la escuadra de Martinet al navío de la Armada Real *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Lanfranco*, armado con 60 cañones. Este navío fue puesto al mando del jefe de escuadra D. Bartolomé de Urdinzu y Arbelaez, siendo su segundo en el mando D. Blas de Lezo, según la mayoría de las fuentes consultadas (17). Pero no todas, pues algunos afirman que Blas de Lezo era el comandante de la fragata *La Peregrina* (18).

Zarpó la escuadra de Cádiz el 16 de diciembre de 1716, siendo una travesía sin contratiempos hasta la llegada al cabo de Hornos en el mes de marzo de 1717. A causa de los temporales y fuertes vientos contrarios la *Peregrina* se separa de la escuadra el 26 de marzo, no teniendo más opción que regresar y arribar a Buenos Aires. Lo mismo le ocurrió después al navío *Lanfranco* que se separó el 19 de abril y se unió a la fragata en el puerto de Buenos Aires para pasar el invierno austral. En enero de 1718 volvió a intentar Urdinzu el paso del cabo de Hornos y fracasó de nuevo. No así *La Peregrina* que consigue llegar al puerto de El Callao en el mes de marzo de 1718, quedando incorporada a la Armada del Mar del Sur (19).

Mientras tanto Martinet y sus dos navíos comenzaron a realizar su labor contra los piratas y contrabandistas capturando a seis fragatas francesas con las que entraron en El Callao el 27 de septiembre de 1717, y los que en mejor estado se encuentran son incorporados a la Armada del Mar del Sur. La mayoría de las biografías señalan que estas seis capturas son realizadas por Don Blas y el *Lanfranco*, que ya sabemos que no puede ser cierto. El navío *Lanfranco* no pasó al Pacífico y fue abandonado en Buenos

Aires no sin antes haber capturados varias embarcaciones francesas. Si fuese cierto que Lezo estuviera al mando de la fragata *La Peregrina* tampoco pudo haber participado en las capturas realizadas por Martinet, pues esta fragata no pasó al océano Pacífico hasta ya entrado el año 1718.



Retrato de Don Blas de Lezo y Olavarieta, marqués de Oviedo, teniente general de la Real Armada. Óleo sobre lienzo. Copia anónima de una retrato propiedad de sus descendientes. Museo Naval. Madrid. (20)

Al frente de la Armada del Mar del Sur

Con las embarcaciones capturadas por el navío *Lanfranco* el jefe de escuadra Urdinzu pasó al océano Pacífico. Los dos navíos de Martinet regresaron a la península y Urdinzu se hizo cargo de la Armada del Mar del Sur, siendo Lezo su segundo en el mando hasta que se hizo cargo de esta Armada el 16 de febrero de 1723. La nueva

reorganización iniciada según los cánones de la Armada española en la península no fue sencilla. Hasta ese momento los cargos se compraban o se obtenían por herencia. Con Urdinzu y Lezo llegaron sesenta y siete oficiales para instruir al personal criollo. En cuando a las unidades navales sólo contaban con dos viejos navíos, el *Santísimo Sacramento* y el *Concepción*, la fragata *Peregrina*, otras capturadas por Martinet en 1717, las llamadas *Fidela*, *San Miguel*, alias *Príncipe de Asturias*, *San Francisco Javier*, alias *Águila Volante* y *San Antonio de Papua*, alias *Brillante* y otras unidades menores sin ningún valor militar. La *Fidela* y *Águila Volante* serían enviadas a Pasajes con los prisioneros franceses.

Campañas en el Mediterráneo

Llegó a Cádiz por fin el 18 de agosto de 1730

Cartagena de Indias

Murió el 7 de septiembre de 1754, a los 54 años de edad (Ildefonso Fernández Sánchez, “Hechos, caracteres y producciones...”, página 351).

Epílogo

Notas

- (1).- Pablo Victoria, “El día que España derrotó a Inglaterra”, página 115.
- (2).- Pablo Victoria, “El día que España derrotó a Inglaterra”, página 110, Altera, 2ª edición, 2006.
- (3).- Justo Zaragoza, “Piraterías y agresiones de los ingleses en la América española”, Editorial Renacimiento, 2005, página 318.
- (4).- Página web inglesa cronab.demon.co.uk/18r. Relatos del combate se encuentran también en los libros de W. H. G. Kingston “How Britannia came to rule the Waves”, capítulo 12, y en el capítulo 17 de “The Bravest of the Brave”, G. H. Henty.
- (5).- William Frederick Vernon, “Memorial of Admiral Vernon”, Londres, 1861, página 10.
- (6).- Pablo Victoria, “El día que España derrotó a Inglaterra”, página 122.
- (7).- Pablo Victoria, página 122.
- (8).- Esta ayuda francesa no fue gratis ni desinteresada.
- (9).- Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, “Política Naval española en el Atlántico 1700-1715”, páginas 325 a 329.

(10).- Mervyn Francis Lang, “Las Flotas de la Nueva España”, página 323.

(11).- Ildelfonso Fernández Sánchez, “Hechos, caracteres y producciones de 365 patricios, de uno y otro sexo, que han dejado huella en nuestra historia patria”, página 351, Barcelona, 1899.

(12).- Elogio Zudaire Huarte, de la Real Academia de la Historia, en su artículo “Don Manuel de Guirior, teniente general de la Real Armada”, publicado en la Revista de Historia Naval, año 1984, n° 4, páginas 47 a 66.

(13).- Justo Zaragoza, páginas 303 y 304.

(14).- La escuadra destinada al bloqueo de las costas de Barcelona estaba al mando de D. Manuel López Pintado y contaba con las siguientes unidades:

- *Nuestra Señora de Guadalupe*, 66 cañones, capitana de la Armada de Barlovento.
- *Nuestra Señora de Begoña*, alias *Campanela*, 54 cañones. Capitán de navío D. Blas de Lezo y Olavarrieta.
- *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Lanfranco*, 60 cañones.
- *Nuestra Señora de Atocha*, 38 cañones.
- *Nuestra Señora del Mar*, 38 cañones.
- *Nuestra Señora de los Reyes*, 30 cañones.
- *Águila de Nantes*, 36 cañones.
- *San Francisco de Paula*, 30 cañones.
- *Sacra Familia*, 28 cañones.
- *Santo Cristo de Veracruz*, 24 cañones.
- *Santo Cristo de San Román*, 18 cañones.
- *Santo Cristo de San Martín*, 8 cañones.

(15).- Pablo Victoria, página 123.

(16).- Los buques propiedad del francés Martinet eran los navíos *Príncipe de Asturias*, de 64 cañones y al mando del propio Martinet, *Triunfante*, del 54 cañones al mando del capitán Le Jonquiere, y la fragata *La Peregrina*, de 48 cañones. Una de las cláusulas de contrato estipulaba que al regreso de la expedición los tres buques pasarían a ser propiedad de la Armada Real, siendo Jean Nicolas Martinet nombrado jefe de escuadra para esta expedición.

(17).- Así lo afirman por ejemplo Pablo Emilio Pérez-Mallaina y Bibiano Torres Ramírez en “La Armada del Mar del Sur”, página 232. Sevilla, 1987.

(18).- Justo Zaragoza, página 294 y en el libro de Manuel Mendiburu “Diccionario histórico-biográfico del Perú”, Tomo II.

(19).- Pablo Emilio Pérez-Mallaina y Bibiano Torres Ramírez, “La Armada del Mar del Sur”, página 93.

(20).- En la parte inferior del lienzo puede leerse lo siguiente: “El Exmo. Sr. D. Blas de Lezo ilustre y entendido marino, célebre por su intrepidez y constante heroicidad en los

combates de mar y tierra; siendo guardiamarina perdió el año de 1704 la pierna izquierda y de teniente de navío el ojo izquierdo por heridas recibidas en el sitio de Tolón. Mandando una fragata batió y rindió al navío de guerra Stanhope en 1712 y en el 2º sitio de Barcelona perdió un brazo en uno de los encuentros con el enemigo. Contribuyó a la reconquista de Mallorca y Orán y en la costa firme ya de Teniente Gral fue el heroico y glorioso defensor de Cartagena de Indias, contra el formidable armamento inglés mandado por Vernon cuya orgullosa arrogancia logró Lezo abatir bajo el pabellón español. En justa recompensa a esta valerosa defensa le concedió el Rey y a sus descendientes el título de Marqués de Oviedo, y para perpetuar su memoria en la Armada hizo donación de este retrato al Museo Naval su sucesor directo D. José de Lezo y Vasco G. Marqués de Oviedo”.

Bibliografía

“Don Blas de Lezo. Defensor de Cartagena de Indias”, Gonzalo M. Quintero Saravia, Editorial Planeta, Colombia.

Justo Zaragoza, “Piraterías y agresiones de los ingleses en la América española”, Editorial Renacimiento, 2005. La biografía insertada en esta obra por Zaragoza en 1883 está sacada de la obra de Cesáreo Fernández Duro “Almanaque de la Ilustración española y americana, publicada en 1881.

Revista “Historia de Iberia vieja”, nº 8. Artículo de Pablo Victoria “Blas de Lezo. El héroe manco, tuerto y cojo que derrotó a Inglaterra”.

William Frederick Vernon, “Memorial of Admiral Vernon”, London, 1861.