DIEGO DE EGÜES Y LA FLOTA DE 1656

Alberto García Paredes

INTRODUCCIÓN

La figura de Diego de Egüés es muy poco conocida en la Ribera, a pesar de haber sido un reputado personaje que mantuvo estrechos vínculos con la ciudad de Tudela. Sin tratarse de uno de los grandes almirantes de nuestra Marina, destacó en el desempeño de los importantes cargos que se le encomendaron en la época que le tocó vivir, y a su iniciativa, junto a la de su prima Juana de Egüés, se debe la capilla de Santa Isabel, hoy de la Dolorosa, que fue patronato de la familia en la catedral de Tudela. Donó la gran lámpara que cuelga en el crucero del templo y fue alcaide del Bocal del Canal Imperial, cuya casa remodeló.

Aunque nació en Sevilla cuando su padre, de pura cepa tudelana, servía de juez letrado en la Casa de la Contratación, y a la hora de su muerte, siendo gobernador, capitán general y presidente de la Audiencia del reino de Nueva Granada, se hallaba en Bogotá, pidió expresamente que sus restos se trasladasen a la capilla familiar de la colegial tudelana, donde fueron depositados cinco años más tarde.

Su nombre ha pasado a los anales de la Historia ligado fundamentalmente a la batalla naval que tuvo lugar en Santa Cruz de Tenerife el 30 de abril de 1657. En ella, la armada inglesa dirigida por el almirante Blake, destruyó los once barcos que componían la flota de Nueva España, que regresaba bajo el mando de Diego de Egüés a la metrópoli, cargada con un tesoro valorado en diez millones de pesos. Egüés se comportó valerosamente en la acción y los metales preciosos habían sido puestos a salvo en Tenerife, por lo que fue aclamado como un héroe.

Nos gustaría a través de este artículo dar a conocer un poco mejor la figura del destacado marino y del legado que nos dejó en la capital de la Ribera, así como introducir al lector que no lo conozca en el apasionante mundo del sistema de flotas que operaron entre España y América durante el periodo imperial. Los datos relativos al mecenazgo de Diego de Egüés en Tudela y otros de su biografía, son resultado de nuestra investigación de archivo, y por tanto novedosos; no entramos en detalle en ellos, pues es nuestra intención ampliarlos en una publicación posterior.

Como tantos otros aspectos de nuestra Historia, el sistema de flotas anuales establecido para el mantenimiento de las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo, es bastante desconocido por el lector medio en general. A menudo, y por razones obvias, se conocen mucho mejor ciertos episodios de la conquista del *Far West*, de la guerra de Secesión americana o de la Segunda Guerra Mundial, que los de nuestro propio pasado. Sin embargo, los estadounidenses conocen muy bien el periodo de lo que ellos denominan las *treasure fleets*, las flotas del tesoro.

Los galeones que volvían de América cargados de metales preciosos y otras mercancías en sus bodegas, tenían que atravesar necesariamente el estrecho de la Florida, para tomar los vientos del oeste que les traerían de vuelta a Europa. Sorprendidos a veces por los terribles ciclones tropicales de la zona, esos "cascarones de nuez" sobrecargados, eran estrellados contra los arrecifes de coral y los bajíos del estrecho. A lo largo de los tres siglos de dominio español se produjo un gran número de naufragios, muchos de cuyos restos yacen en los fondos del canal, custodiando todavía sus riquezas.

El interés que los norteamericanos sienten por el tema no ha sido meramente científico, y en ocasiones se han depredado restos submarinos sin el menor seguimiento arqueológico. Pero ha sido también el punto de partida de una abundante producción bibliográfica, superior a la española, y de amplios estudios sobre el sistema de flotas, alguno de los cuales se citan en este artículo[1]. El autor se daría por muy satisfecho si consiguiese despertar un poco de curiosidad por esta sugestiva faceta de nuestra Historia.

I. DIEGO DE EGÜÉS Y BEAUMONT

No está claro el origen del linaje de los Egüés de Tudela. Estaban avecindados de tiempo antiguo en la ciudad y poseían el coto redondo de Campo Nuevo, donde tenían sus ganados. Y ya en

una donación del año 1372 al monasterio de Leyre figura como testigo un caballero de Tudela de nombre Miguel de Egüés. Ellos lo hacían remontar a un caballero que había destacado en la reconquista de la comarca y a quien Alfonso I había entregado en recompensa el término del otro lado del Ebro. Pero, al menos alguno de los miembros de la familia, debió dedicarse al comercio. El caso es que Martín y Nicolás de Egüés obtuvieron en 1470 patente de la princesa Leonor mandando se les guardasen sus libertades de palacianos y de caballeros hijosdalgo[2].

Se ha escrito ya sobre los miembros más conocidos del linaje: Fernando de Egüés y Assio, prior de Roncesvalles; Martín de Egüés y Pasquier y Martín de Egüés y Gante, abades de Fitero, y Adriana de Egüés y Beaumont, a la que dedicó su libro el poeta Jerónimo de Arbolancha. Y como en breve se publicará una genealogía más completa, me centraré en el personaje objeto de nuestra historia.

Luis de Salazar y Castro (1658-1734) visitó el archivo familiar de Diego de Egüés y nos dejó un *Árbol y descendencia de la ilustrísima familia de Egüés*, en el que copió los instrumentos más importantes, que se conserva en la colección de documentos del ilustre cronista que posee la Real Academia de la Historia[3]. La copia de estos documentos, completada con los de las otras fuentes citadas, ha servido de base para la redacción de estas páginas.

El padre de Diego de Egüés, Martín de Egüés Beaumont y Jiménez del Bayo, había nacido en Tudela y fue bautizado el 22 de julio de 1574 en la parroquia de Santa María[4]. Destacó en su carrera al servicio de la administración, consiguiendo con sus estudios lo que los primogénitos de la familia solían alcanzar con las armas. Fue colegial del Colegio Mayor de Oviedo de la Universidad de Salamanca y catedrático en ella, de donde salió para oidor de la Audiencia de la Contratación en Sevilla. Procedió en este empleo a tal satisfacción de Su Majestad, que éste le hizo merced en 1612 del hábito de Calatrava[5]. En esas fechas todavía eran contados los hábitos de órdenes militares que se concedían y se trataba de un reconocimiento inusual en los de su profesión, de tal forma – nos dice Salazar y Castro – "que no hubo en Sevilla caballero que se lo pusiese y hubo de ir al convento de Calatrava a recibirlo"[6]. Nos consta incluso alguna gratificación pecuniaria por haber descubierto mercancías fuera de registro en las flotas, como una de 300 ducados que recibió en 1613, u otra de 200 al año siguiente[7].

De Sevilla pasó, también como oidor, a la Chancillería de Valladolid, donde permaneció diez años, llegando a ser el decano. Finalmente, habiendo tenido lugar en Potosí la que se conoció como "sedición de los Vicuñas", buscándose una persona de prudencia y valor, fue designado don Martín para la presidencia de la Audiencia de Charcas, elección que hubo de aceptar, aunque murió a los catorce meses de llegar, y en tanta pobreza, que tuvo que dar la Audiencia 1.000 pesos para los gastos de su entierro.

Don Martín había casado en Sevilla

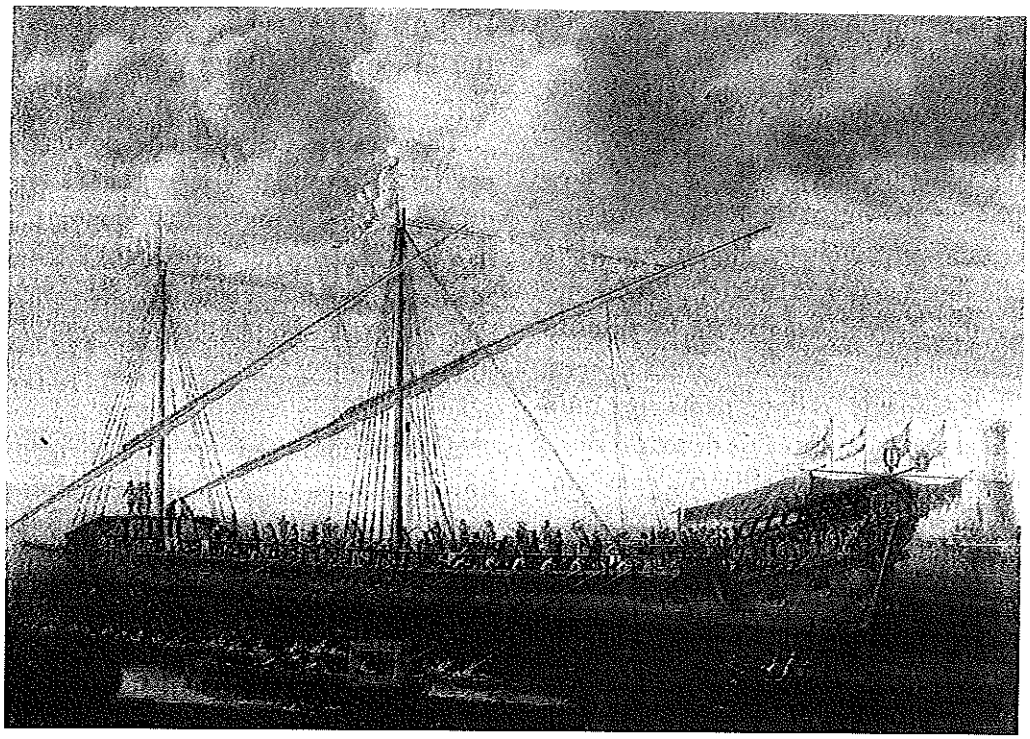
con Ana Verdugo de la Cueva, hija del doctor Sancho Verdugo, alcalde de aquella Audiencia, natural de Carmona, y de Juana de la Cueva, natural de la misma ciudad de Sevilla. Tuvieron por hijos a Diego, Baltasar, Adriana, Mariana y Juana. Baltasar ingresó muy temprano en la Compañía de Jesús; Adriana casó con Pedro de Ursúa y Arizmendi, originario del Baztán, también marino, que recibiría en 1650 el título de conde de Gerena; Juana se casó con Gregorio Rodríguez de Cisneros y Mendoza.

Comenzó Diego su carrera como paje al servicio de Felipe IV y recibió en diciembre de 1627, contando unos trece años de edad, el hábito de la Orden de Santiago[8]. Don Martín había sido nombrado en abril de ese mismo año presidente de la Audiencia de Charcas y cuando se trasladó para tomar posesión de su nuevo destino, le acompañaron en su viaje a América sus hijos Diego, Baltasar, Adriana y Mariana, y su sobrino Martín, de Tudela[9].

A la muerte de su padre, dada la situación en la que quedaban, el virrey conde de Chinchón le nombró corregidor de Cochabamba. Fue después capitán de infantería en el puerto del Callao, capitán de arcabuceros y en la armada de la guarda de la carrera de Indias. Era capitán de la compañía de mar y guerra de la almiranta, que gobernaba su cuñado Pedro de Ursúa y Arizmendi, cuando la flota de Tierra Firme fue atacada en 1638 sobre La Habana por la escuadra del holandés Jolls "Pie de palo".

Habiendo regresado a España, fue agregado con el mismo puesto de capitán de mar y guerra a la armada del Océano y comenzada la ofensiva franco-aliada en el Rosellón, en el contexto de la guerra de los Treinta Años, destacó por su intervención en 1639 en el sitio de Salses, al mando de varias compañías de infantería de Marina. En 1640 participó en el encuentro que la flota de Indias mantuvo en Cádiz con la escuadra francesa del marqués de Brézé y al año siguiente en la batalla naval del cabo de San Vicente contra la armada holandesa, comandando el galeón *San Juan Evangelista*. En 1642 tomó parte con el galeón *San Agustín* en la batalla de Barcelona en la que midieron sus armas el marqués de Brézé y el duque de Ciudad Real. En febrero de 1645 fue nombrado almirante de la flota de Tierra Firme y en 1647 transportó a Nápoles, a bordo de los galeones *Concepción* y *Salvador del Mundo*, la infantería que se había reunido en Andalucía, y agregándose a la armada desplazada a aquel reino, sirvió el puesto de almirante interino de la misma. Recibió entonces las mercedes de ser nombrado mayordomo de don Juan de Austria y estrator de Mesina[10].

Atendiendo al celo y fidelidad, valor y acierto con que le había servido, a los 24 años de servicios de su padre y a las aptitudes que había mostrado, el rey le designó el 5 de agosto de 1650 para cubrir la vacante de veedor general de las galeras de todos sus "reinos de España, Nápoles, Sicilia, Cerdeña y todas las otras galeras mías y de particulares de Génova y otras partes que andan y anduvieren a mi servicio y por cuenta del subsidio eclesiástico que Su Santidad me tiene conce-



Diego de Egües fue nombrado veedor general de las galeras de todos los Reinos en Agosto de 1650. (Galera de finales del S. XVII. Museo Naval. Madrid)

dido para el sustento y entretenimiento de ellas y de los demás navíos de alto bordo y otros bajeles que con ellas anduvieren y se juntaren para cualquier efecto que sea".

¿Qué era exactamente un veedor general? El puesto era realmente importante y habría que situarlo entre los de un director general e inspector general actuales. Don Diego tenía encomendadas como tal las misiones más o menos definidas de supervisar el equipamiento y dotación, armamento y avituallamiento de las galeras, personal civil, de marinería, remeros y oficiales a su servicio, velar por que éstos cumpliesen con sus funciones, controlar su alimentación y uniformes, dirigir a los otros veedores y contadores, visar la contabilidad y custodia de los libros, etc. Resumiendo el lenguaje barroco de la época: tener las galeras preparadas y en estado de navegar y combatir. Para ello había de residir cerca de la persona de don Juan de Austria, gobernador general de todas las armas marítimas, o de su lugarteniente, y de los capitanes generales que tuviesen a su cargo escuadras de galeras, cuando la ocasión lo requiriese.

En 1652, por los servicios mencionados y los que había ofrecido hacerle, le eligió para capitán general de la flota de Nueva España, pero conservando la propiedad del puesto de veedor general de las galeras. Sin embargo, no se hará cargo efectivo de la flota hasta el año 1656. El tiempo transcurrido entre la fecha de nombramiento y esta última, ha despis-

tado a algún historiador. La explicación de lo ocurrido es la siguiente.

Ya en mayo de ese año, el presidente de la Casa de la Contratación, marqués de la Aliseda, y el mismo don Diego, exponían sus dudas acerca del apresto a tiempo de capitana y almiranta y del hecho de que hubiese suficientes naos mercantes. Hay que señalar que los cargadores estaban siempre interesados en retrasar la salida de las flotas para evitar inundar el mercado y la caída de los precios, y que muchas veces lo hacían para completar su cargamento con mercancías extranjeras. En el fraude de los registros estaban implicados generales y almirantes, gobernadores, jueces y funcionarios[11].

Egüés fue acusado de impedir el despacho de la flota y se procedió al embargo de sus bienes, embargo que impidió por un tiempo el duque de Medinaceli. En octubre del mismo año 52, pidió licencia para ir a la corte a tratar de su defensa, pero teniendo que ocuparse de las galeras que terminaban el sitio de Barcelona, tras su rendición, se decidió que atendiese primero las necesidades del servicio y fuese a Cataluña. En enero del año 1654, José Pardo, que llevaba la investigación secreta sobre la causa, determinó la inocencia del encausado, por lo que se dio a Egüés satisfacción del puesto de general para la primera flota que zarpase hacia la Nueva España[12]. Aunque ese año comenzó la guerra con Inglaterra que duraría cinco años, seguramente no podría el general imaginar los avatares que el destino iba a depararle en esta tarea.

II. LA FLOTA

II.1 El sistema de flotas

La necesidad de proteger el comercio con las Indias obligó a organizar la navegación en un sistema de flotas que zarpaban periódicamente. Entre 1564 y 1566 se dio al sistema la estructura que habría de conservar durante todo el periodo colonial.

Dos grandes convoyes eran enviados anualmente al Nuevo Mundo: uno se dirigía al virrenaito de Nueva España (México y Centroamérica), el otro a Tierra Firme o virreinato del Perú. Los dos salían del puerto de Sevilla – Cádiz a partir de 1680 –, navegaban hacia el sur para tomar los vientos del este, hacían normalmente una escala técnica en Canarias para aprovisionarse y seguían un itinerario muy parecido, que llevaba al primero hasta el puerto de Veracruz y al segundo hasta Cartagena o Portobelo. El tiempo de navegación había sido calculado para obtener el máximo provecho de vientos y corrientes marinas y para evitar las violentas tormentas del Atlántico en otoño e invierno.

La flota de Nueva España partía en primavera y tardaba unos dos meses en llegar a Veracruz. Cuando las autoridades de ciudad de México tenían noticia de la proximidad de la flota, enviaban al puerto largas caravanas de mulas cargadas con la plata que había sido almacenada en la capital. Después de la llegada de las naves, tenía lugar una gran feria en la que los comerciantes de Sevilla vendían sus mercancías. Los precios eran altos, pero decían que se veían obligados a

vender caro para compensar los costos y riesgos del viaje. El dinero ganado por los comerciantes, fondos privados de residentes en Nueva España y la parte que correspondía a la corona de la producción minera de todo el año, eran cargados en los barcos para llevarlos en el viaje de regreso a la metrópoli.

Dos buques de guerra, capitana y almiranta, acompañaban normalmente al convoy de Nueva España, que era usualmente denominado la "flota". La nao capitana, que llevaba el estandarte real y una gran linterna, iba a la vanguardia, guiando a la flota. La almiranta cerraba el convoy, manteniéndose en la retaguardia.

La flota de Tierra Firme salía de Sevilla entrado el verano y le costaba llegar cuatro o seis semanas. Su misión era recoger los metales preciosos de Sudamérica. Cuando los navíos se hallaban en Cartagena, se enviaba aviso a la ciudad de Panamá, pues el tesoro procedente del Perú se almacenaban en el istmo. El oro y la plata eran transportados en primer lugar desde las minas, hasta los puertos de Arica y el Callao, a lomos de mula, atravesando la imponente cordillera de los Andes. Aquí los recogía la flota del mar del Sur para llevarlos hasta la ciudad de Panamá, en la costa del Pacífico del istmo, de donde había que expedirlos de nuevo en caravanas hasta Nombre de Dios, en la costa atlántica del mismo.

Una media de seis o más buques de guerra viajaban con este convoy, puesto que transportaba el grueso del tesoro, debido a la producción de las minas de Potosí. Por esta razón, la flota de Tierra Firme era conocida habitualmente como los "galeones".

Las dos flotas hacían una parada en La Habana, donde se había establecido un importante astillero, antes de regresar a España. Desde allí ponían rumbo al norte para atravesar el estrecho entre Florida y las Bahamas, dejándose arrastrar por la corriente marina del Golfo. Bordeaban la costa de la Florida, y a la altura del cabo Hatteras, viraban hacia el este, con objeto de tomar los vientos prevalentes del oeste, que las traerían de vuelta a la península. Era la parte más vulnerable del viaje, debido a los abundantes bajos y los terribles huracanes que azotan la región. Gran cantidad de galeones españoles duerme en los fondos del estrecho de Florida, bajo los arrecifes coralinos de los cayos, guardando en ocasiones su tesoro intacto.

Al llegar a aguas europeas, donde operaban fácilmente los enemigos, se enviaba a menudo un escuadrón especial de escolta perteneciente a la armada del mar Océano, que salía al encuentro de la flota hasta las Azores, acompañándola luego a Sanlúcar de Barrameda.

Durante la etapa de apogeo del sistema, flotas y galeones partían con regularidad y un convoy podía componerse hasta de 60 barcos mercantes y de guerra, acompañados por pequeñas embarcaciones que patrullaban las aguas circundantes y llevaban mensajes. En la segunda mitad del seiscientos el comercio con las colonias americanas decayó y esta periodicidad anual se rompió, bien porque los mercados locales estaban saturados,

bien porque la situación belíca lo desaconsejaba[13].

Es sabido que las remesas de plata eran vitales para la hacienda real, pues si la plata se perdía a causa de los naufragios o de los ataques piratas, no había liquidez para efectuar los pagos a los acreedores y ayudar a los aliados de la casa de Austria, y el comercio interior se resentía.

El sistema no debía de estar tan mal organizado. A pesar de la inmensidad de los dominios españoles y de las cabezas de puente que fueron adquiriendo las potencias enemigas en las Antillas, sólo en dos ocasiones consiguieron los ataques navales capturar las flotas: en 1628 en la bahía de Matanzas y en la presente que contamos, con muy diferentes resultados.

La flota de Nueva España interceptada por los holandeses en 1628 se componía de cuatro galeones y once barcos mercantes. Su capitán general, Juan de Benavides y Bazán, no era ningún experto. Había hecho fortuna transportando cargamento de contrabando en sus barcos y su mayor mérito consistía en ser hermano de una de las amantes de Felipe IV.

Al ver a los holandeses, Benavides decidió dirigirse a la bahía de Matanzas, a unos 80 kilómetros al este de La Habana, para descargar el tesoro y ponerlo a recaudo en el interior, pero, ya en el interior de la bahía, los holandeses les dieron alcance antes de que pudiese ejecutar sus planes. Los enormes y pesados galeones fueron rodeados por pequeñas embarcaciones que maniobraban con gran agilidad. Benavides, preso del pánico, dio orden de destruir los barcos. En la confusión que siguió, los holandeses pudieron capturar todos los galeones y ocho de los mercantes. Aunque perdieron luego dos de los navíos en una tormenta en las Bahamas, era la primera vez que se capturaba o destruía una flota entera, y la única en la historia del sistema de flotas, en la que se perdió todo el cargamento de metales preciosos.

Los holandeses se apoderaron de 90 toneladas de plata y oro valoradas en unos tres millones de pesos. Felipe IV sufrió un ataque de nervios cuando recibió la noticia y se dice que no apareció en público durante varios días. Consideraba que se había perdido el prestigio de la nación en una derrota debida al temor y la cobardía. Benavides fue condenado por abandono del deber y, después de la muerte de su hermana, fue ejecutado[14].

Parece que todos los problemas que afectaban al sistema de flotas se presentaron juntos a mediados de la década de 1650, cuando el flujo de metales preciosos quedó casi interrumpido. En 1654, un galeón procedente del Perú, que llevaba más de tres millones de pesos, embarrancó junto a la boca del río Guayaquil en Ecuador. Una parte de la plata fue rescatada y enviada a Panamá, para ser expedida en la flota del año siguiente; la arena recubrió pronto el resto. Pero, ante el temor a las fuerzas inglesas, que se acababan de apoderar de Jamaica, y los retrasos sufridos en el equipamiento de los barcos, no se despachó flota en 1655 y la plata permaneció en Panamá.

La flota de Tierra Firme parecía haber sido maldecida. Cargada en 1656 con la producción minera de los tres últimos años, incluida la plata rescatada del galeón encallado del Perú, aún sufriría algún siniestro más, antes del desastre final. En el estrecho entre la Florida y Bahamas, dos barcos colisionaron. El *Nuestra Señora de las Maravillas* se hundió con cinco millones de pesos a bordo. Se mandaron varias expediciones de rescate, que consiguieron recuperar un millón y medio, pero en el año 57 naufragaron en una tormenta dos de las naves de rescate con el cargamento recuperado. La mayor parte del resto de los buques de la flota de Tierra Firme fue capturada o hundida por el almirante Blake, cuando se encontraba a sólo unas millas de Cádiz. Pero a Blake no le bastaba con esto. Sabía que la flota de Nueva España de 1656, al cargo de un tal Egüés, se acercaba a las costas españolas, y decidió esperarla[15].

II.2 La flota de Nueva España de 1656

Vamos a relatar el periplo de la flota de Nueva España de 1656 comandada por Diego de Egüés, siguiendo la memoria que él mismo envió al rey[16], documento de gran interés que describe el itinerario seguido por las flotas y aporta información acerca del funcionamiento del sistema: dificultades de todo tipo a las que tenían que hacer frente en su navegación, medidas de seguridad adoptadas, procedimiento de toma de decisiones, diferencias entre administración y comerciantes reflejadas en los recursos dilatorios, organización del rescate de los naufragios, metales preciosos transportados, etc., así como datos más anecdóticos sobre la religiosidad de la época, el establecimiento de "avisos", los polizones o el fraude fiscal.

El viaje fue accidentado. Tardaron en llegar a Veracruz, sin embargo, no se demoró don Diego mucho tiempo en aquel puerto, para no tener que invernar en él. La travesía hasta La Habana se alargó inesperadamente, lo que evitó que se encontrasen con la escuadra de ingleses que había estado merodeando por los parajes. En la capital cubana recibió las instrucciones secretas que el rey había mandado desde San Sebastián para que prosiguiese su viaje hasta las Canarias, pero Egüés sabía que la armada inglesa estaba al acecho, por lo que, por encima de todo, intentó atenerse a las órdenes que había recibido. Ya en Tenerife, pronosticó el trágico final que aguardaba a los barcos, pero consiguió desembarcar antes el tesoro transportado.

II.2.1 El viaje de ida

La flota salió de la bahía de Cádiz el día 10 de marzo. El espectáculo debía de ser impresionante, pues, a la capitana que llevaba Diego de Egüés, seguían 28 barcos: la almiranta, gobernada por José Centeno; dos galeones de la armada de la guarda de la carrera de Indias, a cargo de los capitanes Diego de Medina y Juan de Montaño; cuatro grandes navíos, que habían sido reforzados con 50 infantes, doce piezas de artillería de bronce, doce artilleros y un condestable (el encargado de la brigada de artillería) en cada uno;

un patache (destinado a llevar avisos y reconocer las costas) y dos embarcaciones pequeñas, ocho navíos mercantes con registro para Veracruz y doce navíos con registro para Tierra-Firme, las islas de Barlovento, Angola y las Canarias.

Cinco días nada más salir, el día 15, se vieron sorprendidos por una tempestad a la altura del cabo Cantín, que dispersó los barcos. Once buques se mantuvieron tras la capitana, pero se apartaron todos los demás, entre ellos uno de los galeones, que afortunadamente se reincorporó cuatro días después. Algunas de las naves, afectadas por la tormenta, pidieron regresar a Cádiz, pero Egüés, temiendo tanto la llegada de los ingleses como la dilación, no lo permitió.

El día 26 del mismo mes de marzo avistaron la pequeña isla de Alegranza, primera del archipiélago de las Canarias; pasaron entre éstas y la costa africana, y dos días después dejaban las Afortunadas detrás. Don Diego había recibido instrucciones de convocar entonces la Junta para decidir la ruta más segura a seguir. Se leyeron los pareceres de dos generales y almirantes, que había recibido, y se acordó que si algún barco se perdía había de dirigirse a San Juan de Puerto Rico, donde todos se encontrarían y pedirían noticias de los enemigos.

El 4 de mayo, 56 días después de salir de Cádiz, fondeaba la capitana en Puerto Rico. Las noticias que recibió eran contradictorias: el nuevo gobernador de la isla, que había llegado hacía 20 días, le decía que había muchos buques de guerra en Jamaica y sus alrededores y le aconsejaba tomar la ruta antigua; el gobernador saliente aseguraba que no había ingleses en los parajes. Vamos, que no le sacaron de ningún apuro. Convocó nueva junta, que determinó seguir por el sur de Santo Domingo y el norte de Jamaica, para entrar en el golfo de México por el canal de Yucatán. El recurso a las juntas era algo habitual, pues, en caso de que algo fuese mal, la responsabilidad sería compartida. La toma de decisiones en aquella sociedad tan jerarquizada resultaba, por tanto, bastante más colegiada de lo que podríamos pensar.

El gobernador entrante de la isla, que andaba falto de infantería, pidió a don Diego que le socorriese con algunos «llovidos», es decir, polizones, y Egüés, que quería dar un escarmiento, le dejó 30. Como se habían avistado cuatro barcos que parecían ser de la flota, les esperaron un día, les ayudaron a aprovisionarse de agua y leña, y prosiguieron el viaje. Al llegar a la altura de la isla de Santo Domingo, abrió un sobre con órdenes cerradas para los capitanes de los galeones, que se desviaron en ese punto. Él tocó en Cuba para pedir noticias y entregar los despachos que llevaba para Jamaica. Puesto que el gobernador dijo no tener noticias de que hubiese enemigos en la ruta que seguían, continuaron, sin permitir que nadie bajase a tierra.

El 9 de junio, tras 92 días de navegación, la flota entraba en el puerto de San Juan de Ulúa. Diez días antes lo había hecho uno de los navíos que se apartaron en la tormenta sobre cabo Cantín y, poco después, otro navío y una de las embarcaciones pequeñas que iban al servicio de la flota. La otra, que había regre-

sado con el temporal a Cádiz, fue enviada en seguimiento de la capitana, pero, cerca ya de México, fue capturada por los ingleses en Gran Caimán. Don Diego sospechaba que se había detenido en la isla por «malicia del piloto», pues si hoy es un paraíso fiscal, pasaba entonces por ser «la mayor ladronera que hay en todos aquellos contornos».

II.2.2 La estancia en México

En Veracruz recibió carta del virrey duque de Alburquerque informándole de que tenía adelantado el despacho de lo que tenía a su cargo. Las flotas solían llevar orden de descargar, cargar y volver a salir en el plazo más breve posible, sin invernar en América. Egüés procedió a hacer la descarga con la mayor rapidez que pudo, de modo que, batiendo récords, a mediados de julio estaba hecha. Aunque había que carenar (reparar el casco) las naves capitana y almiranta, don Diego decidió hacerlo en La Habana, puerto desde el que podían salir en cualquier época del año. El día 25 entró en Veracruz la última recua cargada de plata y se pregonó bando para que todos estuviesen embarcados el 4 de agosto. Sin embargo, a pesar del empeño que puso el general, no sería posible.

El gobernador de Cuba tenía que mandar avisos para asegurar la salida de la flota. El día 1 entró una fragata con carta en la que decía se habían visto seis velas hacia el cabo Corrientes. Egüés consideró que no era número suficiente como para dilatar su partida, pero el día 4 se levantó un fuerte temporal que la hizo imposible. El 9 llegó segundo aviso de La Habana comunicando que entre el 16 y el 22 de julio habían visto catorce velas. Esta noticia impuso mayor respeto al general y pidió órdenes al virrey.

El 15 llegó barco con dos ingleses de Jamaica que se habían pasado a los españoles y carta del gobernador de la isla por la que constaba se habían reconocido en aquel puerto nada menos que 25 velas. Aunque ya habían desamarrado la capitana y puesto, como era costumbre, la imagen de la Virgen de la Escalera en las murallas del castillo, con el fin de hacer una salva e implorar su auxilio durante el viaje, se suspendió la salida. El 25 de agosto llegó el quinto despacho de La Habana, diciendo el gobernador que parecían quedar limpias las costas. Pero las noticias eran confusas y don Diego se vio en un dilema. Si salía, se exponía a toparse con los ingleses; si no lo hacía y entraba el mes de septiembre, se arriesgaba a encontrar alguno de los terribles huracanes de la zona.

Don Diego habló con los pilotos de la flota y convocó junta para tratar de la salida, pero no llamó a ningún oficial, pues sospechaba que todos querían invernar. Sólo citó al almirante, al conde de Bornos, gobernador del tercio de galeones, que había quedado enfermo en Veracruz, al castellano de la plaza, al obispo de La Habana y a los oficiales reales del puerto. La mayoría pensaba que había que retrasarla, y él, también. Pero, por seguir por encima de todo las órdenes del rey, que había mandado atenerse a los informes del gobernador de Cuba, decidió lo contrario. El día 30, seguido de

ocho navíos de la flota que tenían que regresar a España y de tres más que iban a La Habana y a Caracas, dejó por fin el puerto de Veracruz.

II.2.3 El viaje de vuelta

Normalmente, los barcos tardaban unos 25 días en hacer el trayecto de Veracruz a La Habana, pero, debido a las calmas que encontraron, invirtieron el doble de tiempo. Aquí les aguardaba una sorpresa. Durante ocho semanas, les habían estado esperando catorce fragatas de la armada inglesa. La capitana y la almiranta llevaban más de 50 piezas de artillería; las demás, al menos 30. Se habían llegado a acercar tanto a tierra, que se les había disparado desde las fortalezas de El Morro y el castillo de La Punta. El gobernador había despachado embarcaciones a Veracruz para dar aviso de ello, pero la primera había llegado siete días después de la salida. Y aunque desde allí habían mandado seis navíos de aviso, que habían estado recorriendo el mar en busca de la flota, ninguno había dado con ellos y la mayoría estaba ya en el puerto de La Habana.

En la capital cubana se dio carena a los barcos que lo necesitaban y a primeros de noviembre entraron el *San Juan Evangelista* y el *Santo Cristo del Buen Viaje*, que habían ido con mercancías en febrero del año 54 a Honduras, y que también fueron reparados, para volver con la flota.

El 1 de diciembre llegó un capitán que había sido despachado desde San Sebastián con cartas del rey advirtiendo que la armada inglesa se hallaba en las costas de Andalucía, por lo que le decía que se dirigiese a las Canarias, donde encontraría nuevas órdenes. Al día siguiente la flota estaba lista, pero habiéndose levantado un fuerte viento, esperaron a la conjunción del mes, que fue el día 16. El 17 entró una carabela con instrucciones de que esperase al capitán Diego de Medina hasta finales de diciembre o principios de enero, pero no más, pues no convenía que llegase a España más tarde. El 24, víspera de la Navidad, salió la flota. Seguían a la capitana y almiranta cuatro navíos de refuerzo, un patache y seis navíos de flota. En total, trece velas.

El día 30 se apartó el patache, pero la travesía transcurrió sin ningún incidente y el 18 de febrero avistaron La Palma. Al atardecer llegaron al puerto. Salió en su busca el teniente de gobernador, quien entregó a don Diego un real despacho conteniendo las copias de los que ya había recibido en La Habana, con fecha de octubre del año anterior. Debía atenerse a ellos, si no se remitía orden en contra. Por el teniente de gobernador se enteró además, de que, hacía un tiempo, había llegado a Santa Cruz el medio millón de pesos rescatado del naufragio de la almiranta de la flota anterior. Sorprendido de no encontrar disposición más reciente, determinó pasar a Tenerife.

A causa del temporal que se levantó, se apartó por la noche un buque de 200 toneladas procedente de Campeche; cuatro días después, entraba en el puerto de Santa Cruz. Sin embargo, el último despacho que había recibido Alonso Dávila,

el capitán general de las islas, databa también del mes de octubre, y Egüés ya la conocía. Quedó angustiado. Si no había instrucción en contra, las órdenes eran seguir el viaje a España, cuando estaba claro que la armada enemiga se interponía en su camino. El capitán general de las islas insistió en que descargase la plata y esperase las órdenes de su majestad, pero él, muy a su pesar, estaba decidido a cumplir ciegamente las que tenía. Pidió a Dávila le entregase el medio millón de la almiranta hundida y se dispuso a continuar.

El 26 de febrero salió de Tenerife, no sin obligar a las tripulaciones, conocedoras de la situación, a que arrancasen, por la mala gana con que lo hacían, y fiando su suerte al Supremo. Por la noche se desencadenó una fuerte tormenta y a la mañana siguiente, pasada la isla de Gran Canaria, les alcanzó un barco despachado por el gobernador Dávila, explicando había venido navío de la Gomera con un inglés que llegaba descarriado desde las islas Madeira, el cual declaró que habían salido 60 fragatas de Inglaterra con el objeto de bloquear las costas españolas, especialmente las de Andalucía. Dávila le exhortaba a que regresase y asegurase el tesoro.

En medio de la tormenta, llamó a consejo a la almiranta y barcos próximos; todos estaban de acuerdo en volver. Virando hacia Tenerife, se rompió el palo mayor de la capitana, lo que, unido a la falta de vientos, retrasó su llegada hasta el primer día de marzo. Puso las naves a resguardo e hizo junta, cuyo parecer fue unánime. Egüés ordenó que se desembarcase la plata y mercancías de la flota y decidió que los navíos regresarían a las Indias.

Pero aún tuvieron que soportar las naves una última prueba, pues un recio viento de noroeste azotó el día 6 de tal manera a la escuadra, que, exceptuando capitana y almiranta, los barcos rompieron amarras, perdieron áncoras y se hubieron de hacer a la mar para no chocar unos con otros. Después de la tormenta, don Diego elaboró un informe detallado con las noticias del viaje y el estado de su situación, que confió al capitán Bartolomé del Villar el día 14 del mismo mes y fletó un barco que había de hacerlo llegar al rey y volver con instrucciones.

No llegó a Cádiz hasta el día 2 del mes siguiente y el día 8 a la corte, donde causó gran alborozo. Barrionuevo decía en sus Avisos que entre los diez millones que conducía la flota se encontraba reducida a barras la estatua de oro de 81 arrobas que había sido encontrada en la laguna de México y otras riquezas.

Felipe IV respondía un mes más tarde aprobando las decisiones que don Diego había adoptado en su periplo y el celo con que había cumplido las órdenes recibidas, en particular el hecho de no haber invernado y la brevedad con la que se había despachado en Veracruz. Al mismo tiempo revocaba una orden que había hecho salir el día 2 de marzo pidiendo que una vez desembarcado el tesoro los bajeles se dirigiesen hacia Cantabria y ordenaba que tampoco volviesen a las Indias, sino que permaneciesen en Canarias, pues las escuadras inglesas acechaban por todas partes. Insistía también en poner a resguardo el tesoro y acercar los

buques a tierra por mayor seguridad, y que se hiciese con premura. Le enviaría cables y anclas y prometía despachar correos con las novedades, al menos una vez por semana. Escribía, finalmente, al gobernador Dávila, pidiendo asistiese a don Diego en todo.

II.3 LA ARMADA INGLESA

En la primavera del año 1656, muy poco tiempo después del inicio del viaje que llevaría a Diego de Egüés hasta América, salía el almirante Blake de Inglaterra con 26 navíos. Su misión: impedir la comunicación entre España y sus posesiones americanas y especialmente la llegada de las flotas de Indias. Cádiz, punto de destino de éstas, fue bloqueado.

El almirante Robert Blake (1599-1657) figura entre los héroes de la marina británica. Su larga carrera se vio favorecida por la suerte y las victorias. Sin embargo, como señala Cioranescu y es conocido, la guerra marítima británica se confundía a menudo con la piratería.

El 8 de septiembre atacaron la flota de Tierra Firme que llegaba a la bahía gaditana. Ya sabemos de sus percances y que se había hundido el *Nuestra Señora de las Maravillas*. Los ingleses dejaron pasar dos barcos pequeños sin sospechar que iban también cargados de plata. Blake se concentró en los galeones, de los que capturó dos, incluyendo la capitana. Otros dos barcos, cargados con nueve millones de pesos, fueron hundidos. Se apoderaron de un botín valorado en unos dos millones de pesos. Blake fue incapaz de detener el delirio de oficiales y marineros, que se quedaron casi con la mitad. Y si habían capturado una flota, podían capturar otra.

El bloqueo de Cádiz se mantuvo, mientras esperaban con ansiedad la llegada de la flota de Nueva España al mando de Egüés. Tanto él como el gobierno de Cromwell se hallaban indecisos. No sabían si seguir esperando, regresar, o dividir la armada para pratullar los parajes. Estaban a la expectativa, cuando un comerciante inglés, antiguo oficial de Blake, que transportaba un cargamento de Barbados a Génova, se acercó el 17 de febrero a informar al almirante de que había seguido de vista a los galeones durante una gran parte del viaje, hasta que les vio poner rumbo a Canarias. Su estado mayor, ávido de presas, pensó en despachar rápidamente seis u ocho fragatas. Pero él, consciente de que en Cádiz podían preparar, como se rumoreaba, una armada que encontrase sus fuerzas divididas, decidió esperar.

El 23 de abril llegó a visitarle William Sadlington, un inglés pirata, como tantos otros de sus compatriotas, que ofreció una información de su interés, a cambio de 100 libras esterlinas. Sadlington había espiado a la flota de Egüés fondeando en Tenerife y tenía un croquis del puerto con la posición de los navíos. El plano de Sadlington, junto con las noticias que le llegaron de que el almirante holandés De Ruyter negociaba con los españoles el traslado del tesoro a los Países Bajos, espolearon al viejo Blake, que el día 28 de abril se hallaba con sus barcos sobre la punta de Anaga.

II.4 LA BATALLA DE SANTA CRUZ

La batalla ha sido descrita por los historiadores de las Canarias (Viera y Clavijo[17], Rumeu de Armas[18], Cioranescu[19]) y los historiadores británicos (Firth[20]), por lo que me limito a hacer un resumen de lo ocurrido. Diego de Egüés, en carta de 8 de mayo, dio cuenta al rey del combate y destrucción de la flota que tenía a su cargo[21]; el capitán general de las Canarias lo había hecho el día anterior[22]. La subjetividad de su versión se contrarresta con la expuesta por otras fuentes como la del alcaide del castillo de San Cristóbal, cuyo diario utilizó Rumeu de Armas para la redacción de uno de sus capítulos sobre los hechos[23].

Las primeras noticias de la acción de guerra que iban a emprender los ingleses, se habían recibido en el archipiélago canario ya a finales del año 55, meses antes de que la armada de Blake zarpase de Inglaterra. Desde el comienzo de las hostilidades y la toma de Jamaica, se embargaron los bienes y navíos ingleses. Perdidas las islas Madeira y Azores, las autoridades comprendieron que el bloqueo de Cádiz obligaría a los barcos a refugiarse en las islas. Alonso Dávila y Guzmán, capitán general de las Canarias, se aplicó a la tarea de reforzar las defensas del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

A finales de diciembre del año 56 había llegado –como hemos dicho– el Madama del Brasil, con el medio millón de pesos rescatados en Puerto Rico, custodiados por 50 hombres del presidio de aquella plaza, llevando a bordo al ingeniero mayor de Cartagena de Indias y Tierra Firme, Juan de Somavilla Tejada, que se incorporó a las labores de fortificación y planeó la construcción de dos nuevas baterías.

El capitán general de las Canarias y Diego de Egüés se pusieron de acuerdo en repartir los 24 cañones de los mercantes por las fortificaciones del puerto y en que Dávila reforzaría la capitana y almiranta con dos compañías de infantería. Pero el marino sabía que no podría hacer gran cosa contra una flota como la de Blake. A mediados del mes de mayo escribió al rey y su secretario cartas en las que se pueden leer frases del tenor de las siguientes: "No es menester ponderar a V. Md. el sumo desconsuelo con que quedo de verme arrinconado aquí, tan desabrigado e indefenso que sólo puede dilatarse la pérdida de todo esto lo que tardase en sobrevenir un temporal o el enemigo en saber que estoy aquí y venir a arruinallo".

Lo que esperaba era que se enviase una flota en su rescate, pero esto era quizás demasiado esperar y Egüés vaticina el final de la flota: "Considero que con la llegada de mis avisos mudarán todas las cosas de semblante y que se mandará venga la armada por mí –quiera Dios que sea con la brevedad que conviene– que aunque por no anunciar infelicidades no lo repito al tribunal, me parece asegurar de nuevo a V. Md. que el quemar, echar a pique o llevarse los enemigos estos bajeles, sólo podrá durar cuanto tarde en venir a intentarlo"[24].

Las 32 fragatas de la flota inglesa, que se hallaban el sábado 28 de abril sobre la

isla, se prepararon durante el domingo para el ataque. Blake y sus capitanes decidieron que doce de las mejores fragatas entrarían en la bahía para cañonear a los barcos y que el resto seguiría a esta escuadra, centrándose en los fuertes del puerto. Cuando en la madrugada del lunes 30 un navío dio aviso de que la poderosa flota se acercaba, el ataque era ya inminente. Las hogueras encendidas en las cimas produjeron la movilización de los hombres de la isla, que fueron cubriendo el castillo, reductos y baterías de Santa Cruz.

Hacia las ocho de la mañana la fragata *Speaker* entraba en el puerto de la plaza. Teniendo el viento a su favor, una hora después habían fondeado las doce primeras fragatas. Las fuerzas eran muy desiguales. Había 66 cañones en los baluartes de todo el puerto, cuando el *Speaker* solo contaba ya con 64. Viera y Clavijo hace preceder al combate un ultimátum de Blake a Egüés: "El almirante Blake hizo intimar a don Diego de Egues que se rindiese, pero el intrépido español, hombre de gran valor y conducta (como confiesan los mismos escritores ingleses), teniendo bien regladas las cosas, respondió con cuatro palabras: "Que venga acá si quiere", episodio espúreo forjado, al parecer, en los escritos británicos.

El cañoneo fue muy intenso, pero sólo capitana y almiranta podían responder, pues los navíos mercantes contaban con escasa tripulación y habían sido desartillados. De los nueve mercantes, cuatro se arrimaron a tierra y encallaron; tres se quemaron, y los otros dos fueron capturados y remolcados por los británicos. Los tiros se concentraron entonces sobre los dos galeones, con el resultado que cabe imaginar.

Entre las diez y las once de la mañana entró el resto de la flota inglesa, haciendo imposible ya toda resistencia. La almiranta se incendió, resultando con graves quemaduras el almirante Centeno. La capitana quedó por blanco de toda la escuadra. Don Diego resistió todavía durante una hora, hasta que, hacia la una del mediodía, se mandó prender la mina del buque insignia. La había defendido más de cuatro horas del fuego de todos los barcos enemigos. Los ingleses trataron de apoderarse de la bandera de la capitana antes de que saltase por los aires, pero no lo consiguieron.

Los enemigos estuvieron batiendo hasta el atardecer los fuertes de Tenerife, mas, reconociendo la inutilidad de sus esfuerzos, Blake ordenó la retirada. El *Speaker*, sin mástiles, apenas se podía mantener a flote. Con viento contrario y las fragatas muy dañadas, mandó incendiar y abandonar los dos mercantes que habían apresado.

Las bajas españolas no fueron demasiado elevadas, y, en cualquier caso, inferiores a las aproximadamente 500 de los ingleses. Los desperfectos sufridos por sus barcos eran graves. Ahora bien, ambos contendientes estimaron que la acción se saldaba con una victoria suya y la historiografía británica tendió a magnificarla y considerarla decisiva sobre la política de Felipe IV, interpretación bastante ajena a la realidad. Blake fue felicitado por Cromwell y el Parlamento aprobó un día

Egües defendió valerosamente la flota de Nueva España del ataque de los ingleses (Batalla naval, S. XVII. Museo Naval. Madrid)

de acción de gracias. Ésta fue en cualquier caso su última batalla, pues murió a bordo de su navío, de regreso a Inglaterra, cuando entraba en la bahía de Plymouth[25].

Ya hemos comentado que don Diego dio cuenta del infeliz suceso al rey a primeros de mayo, enviando al capitán del Villar, que tuvo que ir por Cantabria. Felipe IV manda responder al capitán general de la flota de Nueva España el 10 de junio, alabando su comportamiento y manifestando su aprobación: "he estimado por digno de particular aprobación y alabanza el ejemplo de valor con que os habéis gobernado en la ocasión presente, a cuya imitación y siguiendo tan honrado ejemplar y el de vuestro almirante, hasta las naos marchantas y sus dueños se ha reconocido que hicieron la última prueba de constancia y fidelidad, y así por esto os doy particulares gracias y os ordeno que en mi nombre se las deis a los particulares que se hubieren señalado, de cualquier grado que sean, respectivamente..." y en prueba de la gratitud que sentía, le hacía merced de una encomienda de 2.000 ducados de renta en Indias, al mismo tiempo que concedía al almirante José Centeno otra de 1.500 ducados[26].

El rey decidió que las operaciones de contabilidad se cerrasen en la misma isla. Don Diego cobró los derechos de la avería, para satisfacer los dieciséis cuentos (millones) que la Real Hacienda había gastado en el despacho de la flota; ingresó el resto de impuestos, retuvo los indultos y descaminos que se habían de-

cretado y pagó las libranzas despachadas sobre el haber real. Egüés se aplicó en la inspección del fraude y, terminadas las cuentas, llegó a finales de marzo del año 58 al Puerto de Santa María con el superávit[27].

Pero no todo fueron laureles. Por ejemplo, se acusó a Egüés de haber dado fuego a la capitana precipitadamente, cuando todavía quedaban bastantes soldados a bordo, cuya muerte le fue reprochada. Se investigó el asunto, aunque no se halló responsabilidad del general. Por otra parte, se repitió un error cometido en ocasiones anteriores en las islas, colocando los galeones delante de los mercantes con el fin de protegerlos, pues de este modo no se podía disparar la artillería de los baluartes, sin el riesgo de alcanzar a los propios barcos.

A finales del mes de abril del mismo año, el rey aprobó nuevamente el proceder de su general: "en todo lo que ha subcedido en el progreso de vuestro viaje os habéis gobernado dando evidentes muestras de vuestra capacidad y inteligencia y maña, acompañada de mucha prudencia, generalmente en todo género de profesiones y negocios, y con la constancia y valor que corresponde a las obligaciones de vuestra sangre y al celo y valor con que siempre me habéis servido y servís, (...) reconociéndose también que habéis dispuesto y logrado con vuestro ingenio, aplicación y desinterés considerables crecimientos en beneficio de mi Hacienda, por todo lo cual me doy por muy bien servido y satisfecho de Vos y de vuestras atenciones y procedimientos, y los tendré presentes para emplearos en los puestos que fueren de mi mayor servicio."[28]

III. ÚLTIMOS CARGOS DESEMPEÑADOS

Al llegar a la corte, don Diego fue recibido en audiencia particular por el rey durante varios días, y en consideración a sus servicios, particularmente los del viaje, le hizo merced de una plaza en el Consejo de Hacienda.

Hacia el año 1661 habían llegado a la corte quejas y querellas contra el presidente y oidores de la Audiencia de Santa Fe de Bogotá, así como contra algunos oficiales del Tribunal de Cuentas de la ciudad, por lo que se había enviado a un catedrático de Salamanca a efectuar una visita. Llegó después la noticia de que éste había sido amenazado y que el mismo capitán general del reino, Dionisio Pérez Manrique, había despojado al visitador de sus cédulas y papeles secretos y le había expulsado del territorio.

Don Diego resultó elegido para el difícil papel de mantener la autoridad real en la provincia, siendo nombrado presidente de la Audiencia de Santa Fe y gobernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada, con retención de la plaza en el Consejo de Hacienda[29]. Recibió para ello poderes especiales, jurando su cargo en la corte, en lugar de hacerlo en la Audiencia de Bogotá, como era costumbre, con el fin de que pudiese ejercer su autoridad desde el mismo momento en que pisase tierra en Cartagena de Indias[30]. En marzo de 1663 se informaba al Consejo de Indias de que Egüés

había restituido al visitador Juan Cornejo[31].

Su gobierno dejó buen recuerdo en el reino. Ibarra, quien se equivocó en sus *Ilustres navarros del siglo XVII* al dividir en dos biografías distintas la vida de don Diego[32], repitió lo que Groot había escrito sobre el general. Éste siguió a su vez un testimonio de la época y califica a Egüés de magistrado "recto y amigo del orden, por moralidad y conciencia fundadas en la fe y en la más viva piedad". "Y como era amado de todos, no queriendo disgustarle, cada uno vivía bien y evitaba el desarreglo, para que no supiese el superior. Así le llamaban, porque gobernaba el Nuevo Reino, y sobre todo su capital, como se gobierna un convento en que el superior es santo, y los inferiores, sin temores, sin disputas, sin inquietudes y sin odios de partidos, se santifican con su ejemplo y viven arreglados y contentos."[33]

También en la concesión del título de marqués de Camponuevo a su hijo Martín se hace alusión a este sobrenombre que recibió en América: "y por último fue presidente, gobernador y capitán general del vuestro reino de Granada, donde murió y donde quedó el renombre que le dieron del presidente santo"[34]. Favoreció la fundación de misiones por parte de los Franciscanos, Jesuitas y Dominicos, reconstruyó dos puentes en Bogotá, terminó la torre y el atrio de la catedral de la capital, y mejoró la red viaria.

Otorgó testamento el 19 de diciembre de 1664, falleciendo el día 25 del mismo mes. Disponía en él que sucediese su hijo mayor, Martín, en el mayorazgo que tenía su prima Juana de Egüés en Tudela, agregándole todos sus bienes. Don Diego había procurado mejorarlo en lo posible, haciendo llegar remesas para su aumento que importaban unos 20.000 pesos, y había remodelado la casa del Bocal de la Acequia Imperial, de la que tenía privilegio de Su Majestad por cuatro vidas[35].

IV. MECENEZGO EN LA COLEGIAL DE TUDELA

Los Egüés tenían capilla dedicada a la Visitación de Santa Isabel y sepulcro en la colegial, desde que el Cabildo autorizara a Martín de Egüés a abrirla, en 1481. Le autorizaron también a trasladar a ella los huesos de su mujer y a que se pudiesen enterrar su hermano Pedro, que era canónigo, y sus sucesores y parientes. El venerable Pedro fundó una capellanía con sus bienes (entre los que se encontraba un huerto de 20 robadas en Traslapuente con 200 olivos y 20 peonadas de viña), en 1512. Por ella nombraba patronos a su sobrino y descendientes, con la condición de que viviesen en Tudela.

La capilla sufrió un hundimiento por estas fechas y en marzo de 1654 se pidió licencia al Cabildo para reedificarla. Juana de Egüés y las Cortes, prima hermana de don Diego, era la poseedora del mayorazgo de Tudela, pero, tras su matrimonio sin hijos con García de Aibar y Mirafuentes, todos sus bienes habrían de pasar a los hijos de don Diego, por lo que se pusieron de acuerdo para costear los gastos a medias. En el mes de agosto

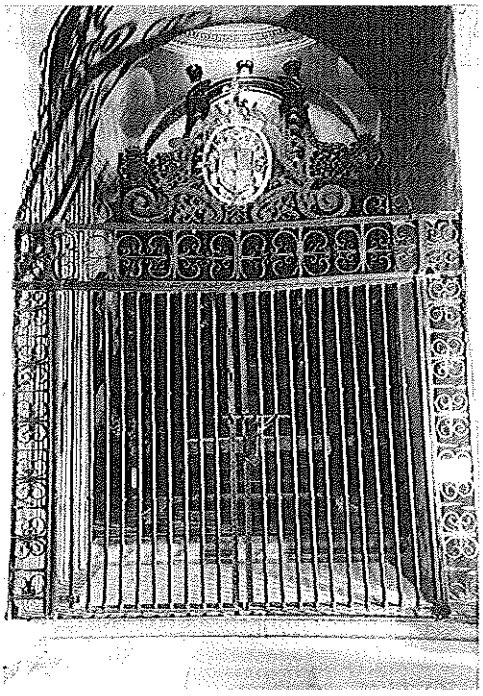
le dieron permiso para que pusiesen, además, un balcón o tribuna desde la que seguir los oficios, en la parte que ya estaba abierta, gracia excepcional de la que no disfrutaba nadie más entonces. Luego levantaron la puerta y tuvieron que asegurar la pared de la portada que se abría.

Ese mismo año contrataron con Francisco Gurrea el retablo de la capilla, por el que pagaron 4.000 reales. Entregaron además el retablo viejo que debía haber sido construido siguiendo la manda del testamento de Adriana de Egüés por Gurrea padre. De él conservaron, con el fin de colocarlas en la hornacina central, las esculturas de la Virgen y Santa Isabel, que hoy se encuentran en el muro lateral, debajo de un crucifijo. Lo mismo hicieron con la reja que cierra la capilla, que concertaron a peso con el maestro cerrajero José de Abendaño. A razón de real y cinco dineros la libra, pagaron 2.880 reales por ella, más la reja vieja que habían dado. Sobre la reja, el escudo de armas de los Egüés, con la cruz de la Orden de Santiago a la que don Diego pertenecía.

El retablo parece contener las primeras columnas salomónicas documentadas en Navarra y, seguramente, los primeros lienzos conocidos de Berdusán, aunque no nos detendremos ahora en esta cuestión.

Ya hemos visto la significación del año 1658 en la carrera de Diego de Egüés: tras la batalla de Santa Cruz y la liquidación de la contabilidad del registro de la flota, que él mismo lleva a cabo en Tene-

La visitación de Santa Isabel a la Virgen, primitivo titular de la capilla (Foto: Ladislao Aranda)



Sobre la reja de la capilla, el escudo de armas de Diego de Egües con la cruz de Santiago (Foto: Ladislao Aranda)

rife, regresa a la corte convertido en héroe y el rey le nombra para el Consejo de Hacienda. En abril, el Cabildo admitió los 1.500 reales que daba para fundaciones: de misa solemne para la festividad del patrón de España en el altar mayor, y para San Antonio y la Concepción en la capilla de Santa Isabel. Y en agosto se entregó el juego de cruz y seis candelabros de plata que había enviado.

No consta la fecha exacta de entrega de la gran araña que cuelga en el crucero de la catedral, aunque los escudetes fijados en su parte superior llevan la fecha de 1658 y en el Libro de fábrica de la catedral figura el asiento de un recibo extraordinario de este mismo año que dice: "Recibí de doña Juana de Egüés 100 reales que dio para ayuda del gasto que habido de poner como está el candelero salomónico." Aunque el término de candelero salomónico puede hacer pensar en otro tipo de soporte, no queda duda por otros documentos, como el de la fundación de la capellanía de doña Juana, de que se trata de la lámpara holandesa de esferas y 30 brazos ondulados que había regalado su primo Diego. Ese año, el Cabildo perpetuó a los Egüés la gracia de la tribuna sobre su capilla, si bien poniendo una celosía "para la mayor decencia".

En 1660 dieron licencia a doña Juana para que pudiese hacer decir misa en la capilla, después del sermón de Cuaresma. Don Diego fundó capellanía en 1661. El capellán, que debía vivir en Tudela y asistir a los oficios y horas canónicas de la colegial, celebraría dos misas a la semana en la capilla de Santa Isabel. Doña Juana hizo lo propio en junio de 1664, cargando al capellán con la obligación de celebrar 136 misas rezadas al año en la capilla y varios aniversarios. Habría igualmente un sacristán, que se mantendría también con los réditos del importante censal que imponía. Dejaba así mismo al patrono de la capellanía "60 reales al año para la cera del candelón de bronce con tres candeleros que puso con licencia del cabildo don Diego de Egüés y Beaumont en el cuerpo de la iglesia". Éste debía ser encendido en las primeras vísperas y misa del día de la Visitación y en las primeras vísperas y día de la Transfiguración.

Ya hemos visto cómo en su testamento pidió que se trasladasen sus restos a la colegial de Tudela, y aunque no dejaba más que 5.000 pesos, de los que había que pagar algunas deudas, el Cabildo tudelano recibió 1.000 pesos para la compra de una colgadura de damasco, que llegó a la iglesia a finales del año 1668.

*****

NOTAS

[1] Además del estudio de Timothy R. Walton repetidamente citado más abajo, recomiendo particularmente la obra *Florida's Golden Galleons*, de BURGESS y CLAUSEN, sobre la interesantísima flota hundida en 1715, o, para quien prefiera la lengua francesa, *Chasseurs de Trésors*, de Robert DALEY, sobre la búsqueda por parte de Mel Fischer del famoso galeón *Atocha*.

[2] REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA (RAH, en adelante), Colección Salazar, C 32. En cualquier caso, no parece puedan confundirse con la familia de cristianos nuevos del mismo nombre que aparece en los primeros libros de bautismos de Santa María.

[3] RAH, Colección Salazar, Volumen C 32, p. 214-247. El académico Cesáreo FERNÁNDEZ DURO publicó en 1892 en Sevilla un folleto titulado "Bosquejo biográfico del almirante don Diego de Egues y Beaumont y relación del combate naval que sostuvo con ingleses en Santa Cruz de Tenerife, año 1657", en el que transcribe la parte de estos documentos relativa a don Diego, y añade cuatro más.

[4] Libros sacramentales de la parroquia de Santa María, *Índice de bautismos de Santa María que empieza el año 1573 y fina el de 1591*, fol. 15 vº.

[5] ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (AHN, en adelante), Órdenes Militares, Calatrava, exp. 802.

[6] RAH, Colección Salazar, C 32, fol. 225.

[7] Antonia HEREDIA HERRERA et alii, *Catálogo de las consultas del Consejo de Indias*, T. III, Sevilla, 1984, nº. 1.015 y 1.273.

[8] AHN, Órdenes Militares, Santiago, exp. 2578.

[9] José Manuel ARAMBURU ZUDAIRE, *Vida y fortuna del emigrante navarro a Indias (siglos XVI y XVII)*, Pamplona, 1999, p. 167.

[10] Se contiene en la real provisión nombrando a Diego de Egüés veedor general de todas las galeras y armadas, que, asi como las instrucciones que recibió para el ejercicio del cargo, aparecen copiadas varias veces en la Colección Vargas Ponce del ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL, p. e.: T. VI, nº 220 ó 2ª Serie, T. 13 B, nº 115. También Antonio RUMEU DE ARMAS, *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, T. III, p. 167-168.

[11] Fernando FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Comerciantes vascos en Sevilla (1650-1700)*, Sevilla, 2000, p. 43-48.

[12] Antonia HEREDIA HERRERA et alii, *op. cit.*, T. IX, Sevilla, 1992.

[13] Timothy R. WALTON, *The Spanish treasure fleets*, Sarasota, 1994, p. 47-54; Fernando FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *op. cit.*, p. 39-42.

[14] Timothy R. WALTON, *op. cit.*, p. 120-123.

[15] *Ibídem*, p. 128-129.

[16] RAH, Colección Salazar, C 32, fol. 227 vº-233 vº.

17 José VIERA Y CLAVIJO, *Noticias de la historia general de las islas Canarias*, T. II, p. 224-227.

[18] Antonio RUMEU DE ARMAS, *op. cit.*, T. III, p. 165-195.

[19] Alejandro CIORANESCU, *Historia*

de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, 1998, T. II, p. 263-282.

[20] C.H. FIRTH, "The Battle of Santa Cruz": *English Historical Review*, LXXVIII, 1905.

[21] El documento fue copiado del archivo de don Diego por Salazar y Castro y se conserva en el volumen C 32 (fol. 235-237) de la colección, en la Real Academia de la Historia.

[22] Ambos documentos aparecen transcritos en el anexo documental del tomo citado de la obra de Rumeu de Armas: doc. nº XXVI y XXVII.

[23] "Diario escrito por el capitán don Fernando Esteban de la Guerra y Ayala, castellano del principal de Santa Cruz": *Colección de documentos inéditos para la Historia de Canarias* recopilados por Francisco J. DE LEÓN en 1875.

[24] Antonio RUMEU DE ARMAS, *op. cit.*, p. 173 y 175.

[25] Remito al lector interesado en la interpretación y consecuencias de la batalla, a la bibliografía citada.

[26] RAH, Colección Salazar, C 32, fol. 237-238; C. Fernández Duro, *op. cit.*, p. 56-58.

[27] RAH, Colecc. Salazar, C 32, fol. 238-239.

[28] Ibídem, fol. 240-241.

[29] Antonia HEREDIA HERRERA et alii, *op. cit.*, T. X, Sevilla, 1993, nº 1.932 y 1.951; RAH, Colecc. Salazar, C 32, fol 243 vº-245 vº.

[30] RAH, Colecc. Salazar, C 32, fol. 245 vº-246.

[31] Antonia HEREDIA HERRERA et alii, *op. cit.*, T. XI, Sevilla, 1994, nº 566.

[32] IBARRA, *Ilustres navarros del siglo XVII*, Pamplona, 1951, p. 76-79.

[33] José Manuel GROOT, *Historia eclesiástica y civil de Nueva Granada*, Bogotá, 1956.

[34] ARCHIVO GENERAL DE NAVARRA, Comptos, Mercedes Reales, libro 31, fol. 160 vº.

[35] AHN, Consejos, Leg. 1.342, nº 1.

*****

ALBERTO GARCÍA PAREDES nació en 1961 en Tudela, ciudad en la que cursó sus estudios secundarios, viviendo durante su infancia y juventud en Castejón. Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Zaragoza y en Psicología por la Autónoma de Madrid, se especializó en Psicoterapias humanísticas. Ha impartido clase en distintos países europeos y, de 1994 a 1998, ha desempeñado las funciones de asesor técnico en la Oficina de Educación de la Embajada de España en Suiza.