

EUROPAMÉRICA: CIRCULACIÓN Y TRANSFERENCIAS CULTURALES

Dirección: Nilda Guglielmi y Gerardo Rodríguez / Edición: Andrea Vanina Neyra y Mariana Zapatero



EUROPAMÉRICA
2016

EuropAmérica: circulación y transferencias culturales

Dirección

Nilda Guglielmi y Gerardo Rodríguez

Edición

Andrea Vanina Neyra y Mariana Zapatero

Rodríguez, Gerardo Fabián

EuropAmérica: circulación y transferencias culturales / Gerardo Fabián Rodríguez; dirigido por Nilda Guglielmi; Gerardo Fabián Rodríguez - 1a ed compendiada – Buenos Aires: Grupo EuropAmérica, Gerardo Fabián Rodríguez, 2016.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: online

ISBN 978-987-42-1660-1

1. Historia. 2. Estudios Culturales. I. Guglielmi, Nilda, dir. II. Rodríguez, Gerardo Fabián, dir. III. Título.

CDD 306

ISBN 978-987-42-1660-1



EUROPAMÉRICA



Grupo de Trabajo de la Academia Nacional de la Historia - República Argentina

<http://www.an-historia.org.ar/gruposdetrabajo.php>

<http://europamerica.com.ar/>

Diseño de tapa: reybum.com.ar

Este libro fue evaluado por el **Dr. Diego Melo Carrasco** (Universidad Adolfo Ibáñez, Chile) y la **Dra. Silvina Mondragón** (Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Argentina).

Índice

EUROPAMÉRICA: CIRCULACIÓN Y TRANSFERENCIAS CULTURALES (DE LA BAJA EDAD MEDIA A LA WEB)

Andrea Vanina **NEYRA** (CONICET, Argentina); Mariana **ZAPATERO** (Pontificia Universidad Católica Argentina, “Santa María de los Buenos Aires”, Argentina) ____ 1

COMBATIR EN LA FRONTERA DE GRANADA: TERRITORIOS Y SOLDADOS-REPOBLADORES

Juan Francisco **JIMÉNEZ ALCÁZAR** (Universidad de Murcia, España) _____ 5

EL PAISAJE SONORO DE LAS CIUDADES CASTELLANAS CON VISTA AL ATLÁNTICO (SIGLOS XIV-XVI)

Gisela **CORONADO SCHWINDT** (Universidad Nacional de Mar de Plata/CONICET, Argentina) _____ 35

HACIA UNA GEOGRAFÍA TRANSATLÁNTICA DEL PODER: UNA PROPUESTA DE ESTUDIO

Lucía **BERALDI** (Pontificia Universidad Católica Argentina “Santa María de los Buenos Aires”, Argentina) _____ 56

EL ABASTECIMIENTO DE CARNE: UN CASO DE TRANSFERENCIA CULTURAL DE CASTILLA AL RÍO DE LA PLATA

Mariana **ZAPATERO** (Pontificia Universidad Católica Argentina “Santa María de los Buenos Aires”, Argentina) _____ 66

EL UNIVERSO SONORO Y AUDITIVO EN LA COMEDIA DE NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE Y SUS MILAGROS DE FRAY DIEGO DE OCAÑA

Gerardo **RODRÍGUEZ** (Universidad Nacional de Mar del Plata/CONICET, Argentina) _____ 80

EL WANKA Y LA MIRADA DE CORNEJO POLAR: VENGANZA ESCRITA DE LO ORAL

Sharona **FREDRICK** (*Arizona State University, Estados Unidos de Norteamérica*) 95

FLOTAS, ESCUADRAS, CONVOYES Y CORSO. LAS NAVEGACIONES MEDITERRÁNEAS Y ATLÁNTICAS DE FRANCISCO DE LIAÑO Y ARJONA (1688-1752)

Marta **GARCÍA GARRALÓN** (*Universidad Nacional de Educación a Distancia – Madrid, España*) _____ 110

EL ARQUITECTO ANTONIO FORCADA (1701-1767), ENTRE LAS CONSTRUCCIONES JESUÍTICAS EUROPEAS Y LAS MISIONES GUARANÍES: ESTADO DE LA CUESTIÓN

Rebeca **CARRETERO CALVO** (*Universidad de Zaragoza, España*) _____ 147

IDENTIDAD EN EL LIBERALISMO HISPÁNICO. CIRCULACIÓN Y RECEPCIÓN DE DISCURSOS REVOLUCIONARIOS ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA EN TORNO A LA CRISIS DE LA MONARQUÍA (1808-1811)

Ariel **EIRIS** (*Pontificia Universidad Católica Argentina “Santa María de los Buenos Aires”/Universidad del Salvador, Argentina*) _____ 171

LA COLECTIVIDAD CHECOSLOVACA EN ARGENTINA. HISTORIA Y ACTUALIDAD DE SUS INSTITUCIONES

Vendula V. **HINGAROVÁ** (*Universidad Carolina, República Checa*) _____ 194

LA COMUNIDAD CHECA EN LA ARGENTINA: PASADO Y PRESENTE

Markéta **PÍŠOVÁ** (*Universidad Carolina, República Checa*) _____ 220

EL HISTORIADOR Y SU TIEMPO. LAS HUMANIDADES DIGITALES Y EL PRESENTE DE LA INVESTIGACIÓN Y LA DOCENCIA DE LA HISTORIA

Ana María **RIVERA MEDINA** (*Universidad Nacional de Educación a Distancia – Madrid*); Roberto J. **GONZÁLEZ ZALACAIN** (*Universidad Nacional de Educación a Distancia – Tenerife*); Marta **GARCÍA GARRALÓN** (*Universidad Nacional de Educación a Distancia – Madrid, España*) _____ 231

FLOTAS, ESCUADRAS, CONVOYES Y CORSO. LAS NAVEGACIONES MEDITERRÁNEAS Y ATLÁNTICAS DE FRANCISCO DE LIAÑO Y ARJONA (1688-1752)¹

Marta GARCÍA GARRALÓN

*Universidad Nacional de Educación a Distancia – Madrid
España*

RESUMEN

La carrera profesional del oficial de la Real Armada española Francisco de Liaño y Arjona constituye un vivo ejemplo de la importancia atribuida por el aparato del Estado a la salvaguarda de las rutas marítimas que conectaban los distintos territorios de la Monarquía hispana. En su virtud, la formación y servicios prestados por los individuos que velaron por la seguridad de esas rutas se convirtió en una cuestión de relevancia dentro de la política geoestratégica del imperio. El aprendizaje del marino español se forja sobre numerosas navegaciones realizadas a bordo de embarcaciones del Rey. La experiencia obtenida, acompañada de unas buenas dotes de mando, de la indudable abnegación en el servicio a Su Majestad y del éxito en las comisiones desempeñadas, le catapultaron hacia lo más alto del escalafón de la Armada. Liaño y Arjona representa el modelo de oficial al que todo joven marino de la primera mitad del siglo XVIII aspiró, encarnado en la consecución del honor y del servicio al Rey.

PALABRAS CLAVE: Francisco de Liaño y Arjona, Rutas marítimas, Real Armada, Siglo XVIII.

* El presente artículo se enmarca dentro del proyecto “Las periferias del sistema comercial español (siglos XVII-XVIII), perteneciente al programa estatal de fomento de la investigación científica y técnica de excelencia, subprograma de generación del conocimiento, del Ministerio de Economía y Competitividad, HAR2013-42300-P.

**FLEETS, SQUADRONS, CONVOYS AND BUCCANEERS. THE
MEDITERRANEAN AND ATLANTIC SEA VOYAGES OF
FRANCISCO DE LIAÑO Y ARJONA (1688-1725)**

ABSTRACT

The career of the officer Francisco de Liaño y Arjona in the Royal Spanish Navy is a living example of the importance attached by the State apparatus to the safeguarding of the maritime routes connecting the various territories of the Spanish Monarchy. By virtue of this, training and services provided by individuals who watched over the safety of these routes became a matter of importance within the geostrategic policy of the empire. The learning of the Spanish marine is forged on numerous sea voyages carried out on board of ships of the King. The experience gained, accompanied by strong leadership, the undoubted devotion in service to His Majesty and the success of the commissions performed, catapulted him to the top of the ranks of the Navy. Liaño and Arjona represents the model of officer to that every young sailor in the first half of the eighteenth century aspired, embodied in the pursuit of honor and service to the King.

KEYWORDS: Francisco de Liaño y Arjona, Royal Spanish Navy.

A sus sesenta y cinco años, en lo más alto de una carrera profesional en la Real Armada, Francisco de Liaño y Arjona puede permitirse volver la vista atrás para contemplar una vida intensa, forjada a base de incontables navegaciones, campañas y comisiones, y siempre alumbrada por dos prioridades constantes: el servicio al Rey y su fidelidad a la Orden de San Juan.

Sus progenitores, Juan de Liaño Arjona Espinosa de los Monteros e Isabel María Tinoco de Castilla y Monroy, son una familia extremeña de hijosdalgos asentados en Fuentes de León, Badajoz. Francisco nace en aquellas tierras en octubre de 1688, y ocupa el tercer lugar entre nueve hermanos. El párroco del pueblo echa sobre el pequeño Liaño unas primeras aguas de necesidad el 14 de octubre, aunque el bautismo se celebra en la parroquia, diecisiete días después. Su padre, natural del mismo pueblo, es alcalde ordinario

de la villa y caballero hijodalgo. Su madre, Isabel, proviene de Fregenal, también de familia de hijosdalgos cristianos viejos².

La condición de noble de Francisco de Liaño lo adorna con los requisitos ideales para solicitar su entrada en la Orden de San Juan. En 1701, con sólo trece años cumplidos, se presenta con éxito como pretendiente a las pruebas para caballero de justicia, con gracia de paje, en el priorato de Castilla y León³.

El caso de Francisco de Liaño y Arjona es como el de otros tantos oficiales de la Real Armada española que, siendo miembros de la Sagrada Religión y habiendo recibido una completa instrucción en los navíos y galeras de la Orden, deciden desarrollar posteriormente la carrera naval en su patria de origen, al servicio de su Rey natural. Conocemos poco sobre los primeros años del marino Liaño. Su obligación de correr cuatro caravanas al servicio del Gran Maestre de la Orden le habrá de proporcionar una valiosa experiencia en la mar.

Todos los jóvenes pertenecientes a la nobleza europea que son admitidos en las filas de la Religión, antes de obtener el título de caballero de Malta, deben prestar determinados servicios, denominados caravanas. Los sanjuanistas se instruyen a lo largo de cuatro periodos de seis meses cada uno, bien a bordo de las galeras o bien sobre los navíos de la Orden —en este último caso en periodos de un año—. En las galeras, los jóvenes caravanistas duermen al raso sobre cubierta, vestidos y listos para el combate. En sus navegaciones por las costas mediterráneas adquieren las destrezas necesarias para el ataque y la defensa durante el combate, ensayan maniobras y practican el arte del abordaje en cruceros sobre Berbería, Apulia, la parte oriental de la península ibérica o la isla de Creta. Transcurrido este período, los sanjuanistas se convierten en buenos oficiales de marina, muy bien considerados por sus cualidades navales. Por eso, parte de de la flor y nata de los nobles cadetes europeos (especialmente

² El abuelo paterno de Francisco de Liaño, Juan de Liaño y Arjona, era hijodalgo, alcalde ordinario de la villa, y también natural de Fuentes de León, al igual que Inés Espinosa de los Monteros, su abuela paterna. Por la rama materna, el abuelo, Francisco Tinoco, caballero hijodalgo, era originario de Fregenal, y había sido alguacil mayor de la Inquisición de Llerena. La abuela materna, Beatriz de Monroy, provenía de Jerez de los Caballeros. *Pruebas de la nobleza, limpieza, legitimidad, naturaleza y demás requisitos de Don Francisco Sánchez de Liaño, natural de Fuentes de León, para el hábito de caballero de justicia de la Religión de San Juan con gracia de paje*. 1701. Archivo Histórico Nacional (AHN), Orden de Malta-San Juan de Jerusalén, exp. 23584. Sobre los Sánchez Arjona, JAIME SALAZAR Y HACHA, *Estudio Histórico sobre una familia extremeña. Los Sánchez Arjona*, Madrid, 2000, pp. 521 y siguientes.

³ Los caballeros comisarios encargados de hacer las pruebas de nobleza y limpieza fueron fray don Rodrigo de Miraval y Spinola y fray don Diego de Aguilera, del priorato de Castilla y León. AHN, *ibidem*.

franceses, pero también españoles, italianos o de otras nacionalidades) recibe en Malta una formación naval de calidad, muy apreciada por los monarcas, que la conceptúan como un vivero de oficiales para su propia Marina de guerra. La misma Catalina II envía a algunos de sus oficiales para formarse en las galeras de la Orden durante el mandato del Gran Maestre Emmanuel Pinto. Además, la reina solicita los servicios de un caballero sanjuanista para mejorar su flota del Báltico, e incluso llega a proponer la creación de un colegio naval ruso en Malta, bajo la supervisión de caballeros de la Religión⁴.



Retrato de Francisco Liaño. Anónimo español, siglo XVIII. Museo marítimo Torre del Oro. Sevilla, nº inv. 5614.

⁴ ALAIN BLONDY, “La puissance navale de l’Ordre de Malte: un mythe pieux”, en *Revue d’Histoire Maritime*, 16, Paris, Presses de l’université Paris-Sorbonne, 2012, pp. 67-85 y pp. 75 y 76.

En el caso español, un número significativo de oficiales de la Real Armada, con importantes responsabilidades de mando durante la primera mitad del siglo XVIII, son miembros de la Orden de San Juan. Los vínculos de colaboración entre Malta y el rey español se mantienen estrechos. Así lo demuestra una disposición de 1692, a partir de la cual la Corona española reconoce los servicios prestados por los caballeros españoles en las galeras de Malta como si fuesen realizados a los Reyes de España en guerra viva. Miembros de renombre de la Orden de San Juan lideran las escuadras españolas en importantes campañas marítimas (Andrés Reggio, el conde de Clavijo o Rodrigo de Torres). La integración de caballeros españoles en la Real Armada llega a su culminación durante el mandato del marqués de la Ensenada, en el que el ministro se rodea de un grupo de expertos marinos de guerra sanjuanistas para la ejecución de sus políticas. Hombres de confianza como Rodrigo de Torres y Morales, José Pizarro, Pedro Messía de la Cerda, Andrés Reggio o el futuro secretario de Marina, Julián de Arriaga protagonizarán los eventos navales de aquellos años⁵. Francisco de Liaño y Arjona no queda al margen de este beneficioso aprovechamiento de la experiencia naval maltesa, y con los años alcanzará los puestos más altos de gobierno en el Estado Mayor de la Armada⁶.

Entre los dieciocho y los veintidós años el extremeño sirve en las galeras de la Religión, pasando a partir de 1710 a prestar servicios en la escuadra de galeras del reino de Sicilia, como capitán de la compañía de la capitana de la flota. Según una sucinta relación de servicios⁷, Liaño se vincula a la Armada española en 1714 con diversos empleos que desconocemos, tomando parte en expediciones y conquistas, como el sitio de Corfú, el asedio y rendición de

⁵ MARÍA BAUDOT MONROY Y MARTA GARCÍA GARRALÓN, “La espada y el escudo. El éxito del modelo de gestión de la Marina maltesa y su relación con la Real Armada española del siglo XVIII”, en AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO, *Un Estado Militar. España, 1650-1820*, Madrid, 2012, Actas Editorial, pp. 210-252, pp. 235 y siguientes.

⁶ Otros notables marinos españoles sanjuanistas en el siglo XVIII, pertenecientes al priorato de Castilla y León, son Félix Celdrán y Rocafull, Joaquín Manuel de Villena, Blas Clemente de la Barreda y Mier, Ventura Orduño y Aguirre, los hermanos Pedro y José Manuel Zarzana, Nuño Curado y Villacencio, Felipe de Angulo Ramírez de Arellano, Antonio Valdés y Bazán y Cayetano Valdés. ALFONSO PARDO y MANUEL DE VILLENNA Y SUÁREZ DE TANGIL y FERNANDO DE ANGULO, *Índice de pruebas de los caballeros que han vestido el hábito de San Juan de Jerusalén (Orden de Malta) en el priorato de Castilla y León, desde el año 1514 hasta la fecha*. Madrid, 1911.

⁷ *El marqués de Villarias remite informe memorial de don Francisco Liaño en que solicita se le confiera la llave de gentilbombre de cámara de entrada*, 22 de febrero de 1740, Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SMA), Oficiales de Guerra de Marina, leg. 7.

Barcelona, los asedios de Cerdeña, Sicilia, Orán y en la guerra de Italia. Sabemos con certeza que el 23 de enero de 1719 Liaño es ascendido a capitán de fragata y toma el mando de *La Hermiona*⁸. Durante los años siguientes, participa en escuadras, convoyes, navíos sueltos, desembarcos con tropas para el sitio de plazas, combates con enemigos, campañas de corso y viajes a América o al continente europeo.

Los peligros anejos a su profesión y el propósito de dejar los asuntos terrenales en orden llevan a Francisco de Liaño y Arjona a otorgar a la edad de cuarenta años su primer testamento. Lo hace en Cádiz, el 10 de mayo de 1728, “a precaución de los futuros riesgos a que por nuestra fragilidad estamos todos los vivientes sujetos”⁹. En el documento se contienen valiosos datos que arrojan luz sobre las relaciones que por aquellos años el capitán de fragata mantiene con sus más allegados, así como los créditos y deudas contraídas hasta el momento. Sabemos que ya en aquellas fechas Liaño es poseedor de una encomienda en Reinoso, Burgos, perteneciente al priorato de Castilla y León.

En su testamento, tras encomendar su alma a Dios, dispone su amortajamiento y entierro según la regla de la Sagrada Orden. Si el fallecimiento se produce en tierra, desea que se realice en iglesia, convento o ermita de la Orden, pero si ello no fuera posible, deja a la decisión de un caballero de su Religión el gestionar las exequias. Para el cumplimiento de sus últimas voluntades, nombra albaceas a cuatro personas allegadas: Pedro de la Cerda, caballero sanjuanista, a su padre Juan de Liaño, a su hermano, Juan de Liaño y Arjona, y al oidor de la Real Audiencia y Casa de la Contratación a Indias, Francisco Javier del Corral. Este último recibe en custodia, durante el tiempo que dure el viaje, mil pesos de plata gruesa, así como algunos enseres de plata propiedad del marino. El testador también se preocupa de dejar bien identificadas las ropas y enseres de su propiedad que ha de embarcar para “su

⁸ *Relación de los oficiales de Marina que están en España*. Madrid, 10 de abril de 1719. *Estado que comprende los oficiales generales y particulares que sirven en la Real Armada con expresión de sus antigüedades*, Cádiz, 24 de noviembre de 1754, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 59.

⁹ Testamento de Francisco Liaño Arjona, caballero de San Juan, 10 de mayo de 1728, Archivo Histórico de Protocolos de Cádiz (AHPC), Protocolo notarial de Cádiz, pr. 5078, fols. 221-224.

servicio y decencia”¹⁰, y dispone que a su fallecimiento se recompense a sus dos criados —“hijos de mi patria”— la entrega de un vestido de servicio, media docena de camisas para cada uno y veinticinco pesos.

Las deudas de Liaño en 1728 son pocas. Únicamente debe cincuenta y seis pesos a un alférez de fragata de la Real Armada del Océano y también caballero de la Orden, ya difunto, Luis Berdalin. La razón del débito reside en el compromiso al que llegó con el fallecido de vender un reloj de su propiedad, gestión que ha realizado, aunque no ha podido devolver al dueño el producto de su venta. El resto son créditos que han quedado sin cobrar, sobre todo con otros marinos, especialmente de la Orden. El alférez de fragata Julián de Arriaga le debe cien pesos, Félix Celdrán, veinticuatro, y José Pizarro, veintiuno¹¹. Estos pequeños préstamos entre caballeros sanjuanistas ponen de manifiesto los estrechos lazos existentes entre los miembros de la Orden, forjados a lo largo de las navegaciones en las que coinciden.

Ningún crédito debe quedar sin cobrarse para el caso de que el testador no regrese felizmente de su viaje. Liaño tiene encargada la venta de varios barriles de vino. Nueve viajan en el navío *El Retiro*, despachado en los azogues pendientes de salir a Indias. Siete de ellos serán vendidos por el capitán Nicolás Geraldino, y otros dos por el teniente, Jaime de Luna. En la misma conserva viaja el navío *Santa Rosa*, en el que Cristóbal Planes lleva el encargo de negociar otros tres barriles más por cuenta del testador.

Liaño desea repartir el resto del patrimonio entre la Iglesia, la Orden y la familia. Una quinta parte se dedicará a la celebración de misas y sufragios por su alma, otro quinto, a favor de su sagrada Religión, y las tres restantes quintas partes pasarán a su padre, Juan de Liaño que, una vez fallecido, deberá transmitirlo al mayorazgo de Joaquín de Liaño, sobrino del testador y nieto del

¹⁰ “Declaro llevo embarcado en dicho mi navío... en este viaje la plata siguiente: tres palanganas, cuatro ensaladeros, un jarro, cinco candeleros, unas despabiladeras con su platillo, una salvilla, un azafate grande, dos saleros, dos cucharones, doce chicas, dos tenedores, otras doce cucharas pequeñas de te, todo de plata y doce cuchillos cóncavos de lo mismo, y también todo el cobre necesario al servicio de mi cocina y mesa, platos de plata, manteles y servilletas, y también toda la ropa blanca y de color de mi servicio de cama y vestuario, dos colgaduras de cama y otras cosas...”. AHPC, *ibídem*.

¹¹ Su crédito más importante es el que tiene con Juan de Monsalve, por un importe de 2367 pesos. Además, Antonio Pordalemo, residente en La Habana, le debe cien pesos. AHPC, *ibídem*.

último¹². También prevé el marino que si su padre falleciera antes y él le sobreviviese, dos de esas tres quintas partes pasarán al citado mayorazgo y la restante se aplicará a la dote de su sobrina y doncella, Beatriz de Liaño.

El testamento de 1728 nos muestra a un Liaño precavido, buen gestor de su patrimonio, y sin deudas de importancia. Sin embargo, estas últimas voluntades pronto quedarán sin vigor. Transcurrido un año, Francisco de Liaño y Arjona revoca su testamento y lo declara nulo¹³. Habrá que esperar veinticuatro años a que otorgue su segundo y definitivo testamento, días antes de su muerte.

Mientras tanto, el capitán de fragata se emplea en todo tipo de navegaciones a bordo de embarcaciones del Rey. Entre los años 1730 y 1732 aumenta su experiencia marinera en comisiones de transporte por mares europeos. En marzo de 1730 se hace a la vela desde Cádiz como comandante del navío *San Isidro*, con destino a La Coruña, donde deberá recoger y transportar a 600 hombres de infantería y a 450 marineros, con destino a Barcelona. De vuelta de Coruña, el *San Isidro* hace agua y necesita carena urgentemente, por lo que se decide recalar en Cádiz y transbordar equipaje y tripulación al *Nuestra Señora del Pilar*, alias *Lanfranco*¹⁴. En diciembre de 1731, el anciano de ochenta y dos años teniente general Antonio Serrano ordena a Francisco de Liaño embarcarse en el paquebote *San Diego* con 100 marineros de transporte y encaminarse a Tolón. Una vez fondeado en el puerto francés, tendrá que pasar al navío *El Príncipe* para asumir su mando. La comisión consiste en transbordar a los 100 marineros traídos desde Cádiz y desembarcar a todos los de nacionalidad francesa que puedan hallarse en *El Príncipe*, dejándolos en tierra. Liaño deberá poner el navío en condiciones de hacerse a la mar, con cuarenta o

¹² Joaquín de Liaño Arjona y Arana Sotomayor comienza a servir de Guardia Marina en 1736. En 1750 solicita retirarse del cuerpo, lo que se le concede en atención a sus servicios y a los de su tío, Francisco de Liaño. *Proposición de oficiales de la Armada para jubilación o destino fuera de ella*. Cádiz, 21 de diciembre de 1750, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 15. El sobrino del marino contrae matrimonio con Antonia Recaño y Carmañola, marquesa de Casa Recaño, hija del I marqués de Casa Recaño, Regidor Perpetuo de Cádiz. SALAZAR y HACHA, *ibídem*, pp. 526 y siguiente.

¹³ Revocación de testamento de Francisco de Liaño Arjona, de 19 de mayo de 1729, AHPC, Protocolo notarial de Cádiz, pr. 5079, fol. 100.

¹⁴ El *San Isidro* viaja en conserva con *La Galicia*, este último al mando de Alejandro Chatelein. Francisco Barrero Peláez al marqués de la Paz, Cádiz, 21 de marzo y 11 de mayo de 1730, AHN, Estado, leg. 554, Puertos, Cádiz, Años 1717-1775, *Correspondencia del intendente, presidente de la Casa de la Contratación y otros*.

cincuenta días de víveres, y emprender la vuelta en derechura a Cádiz. Durante el viaje, practicará el curso de armada desde la costa de Barcelona hasta el Estrecho, en busca de pequeñas embarcaciones moras que tienen atezado al comercio español¹⁵.

La abnegación en el servicio a Su Majestad es recompensada con el ascenso a capitán de navío el 15 de febrero de 1732¹⁶. En ese mismo año, se pone en marcha una de las campañas militares más importantes de la primera mitad de siglo, la expedición española para la conquista de Orán, protectorado otomano de Argel. El puerto de Alicante será el escenario del armamento y partida de una enorme flota que se dirige a la ciudad argelina¹⁷. El ministro José Patiño es el gran planificador de la campaña y José Carrillo de Albornoz, duque de Montemar, encabeza la expedición junto al comandante supremo de la flota española, el teniente general Francisco Cornejo. Este último designa una comisión integrada por los tres mejores capitanes de la escuadra, el conde de Bena Masserano, Juan José Navarro y Francisco Liaño¹⁸. El rotundo éxito de la campaña corona de ascensos y reconocimientos a sus protagonistas.

Liaño sigue cumpliendo servicios como capitán de navío, y en 1733 lo encontramos al mando del *San Felipe*, que transporta regimientos del Ejército de tierra desde Alicante hasta Livorno¹⁹. Uno de sus deberes, como comandante del *San Felipe* durante el tiempo que dura la navegación, es el de servir la mesa a los treinta y siete oficiales embarcados, lo que le obliga a adelantar de su

¹⁵ Don Antonio Serrano, con copia de la instrucción que dio a don Francisco de Liaño, Cádiz, 30 de diciembre de 1731, *Instrucción que ha de observar el capitán frey don Francisco Liaño*. Cádiz, 26 de diciembre de 1731, AGS, SMA, Expediciones a Europa, leg. 429.

¹⁶ *Relación de los oficiales de Marina...*, Cádiz, 24 de noviembre de 1754, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 59.

¹⁷ ARMANDO ALBEROLA ROMÁ, “La expedición contra Orán del año 1732, el embarque de tropas por el puerto de Alicante”, en *LQNT, Patrimonio cultural de la ciudad de Alicante*, Alicante, 1993, pp. 191-199.

¹⁸ JOSÉ DEL CAMPO RASO, *Memorias políticas y militares, para servir de continuación a los comentarios del marqués de S. Felipe, desde el año de MDCCXXV en que concluyó este autor su obra, hasta el presente, con los tratados de paz y alianzas de España correspondientes*, Madrid, 1756, tomo Tercero, p. 289. También en FRANCISCO DE PAULA PAVIA, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefe y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, 1873, pp. 377-378.

¹⁹ *Extracto de la revista de los oficiales de Marina ejecutado por mí el infraescripto comisario Real de Guerra de ella que en consecuencia de Real orden ejerzo la contaduría principal de la misma Marina el día quince de agosto de mil setecientos treinta y cuatro deducido de las listas originales que existen en los citados oficios principales donde tienen sus asientos*, 15 de agosto de 1734, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 59, Plaza de Cádiz, oficiales de Marina.

patrimonio los gastos generados como anfitrión. El pago le será reintegrado posteriormente por la Real Hacienda²⁰.

Con cuarenta y siete años y más de dos décadas de navegaciones a sus espaldas, Liaño cuenta con experiencia sobrada para liderar empresas de gran calado. La superioridad confía en él, porque siempre ha cumplido fiel y rigurosamente las órdenes recibidas. A partir de ahora recibirá las dos comisiones más importantes de su carrera como mando supremo a bordo de un navío de guerra: la primera en 1735, será la dirección de la flota de Tierra Firme, y la segunda, en 1740, el mando de la escuadra de Cádiz, en plena Guerra de la Oreja de Jenkins.

Ser elegido como comandante de una flota que ha de navegar a las Indias y realizar el tornaviaje a la Península cargada de plata es un hito crucial en la carrera de un marino de guerra. A la responsabilidad de liderar sobre cubierta una compleja estructura de barcos y hombres, que ha de llegar sana y salva a su destino, se suma la de asegurar la integridad de los caudales transportados.

Los tiempos de salidas y llegadas de las flotas de la Carrera de Indias, los derroteros utilizados, el pertrechamiento de las embarcaciones y la preparación de tripulaciones y víveres, la coordinación de tiempos y de navegaciones para que la plata y las mercancías estén listas para su carga y traslado desde los puertos americanos, conforman todo un conjunto de actuaciones que se lleva repitiendo desde hace siglos, siguiendo unas pautas generales que obedecen a la experiencia acumulada. Sin embargo, cada flota es un mundo y la que navega a Tierra Firme en el año 1735 ha de deparar imprevistos y problemas, que pondrán a prueba las dotes de liderazgo de Francisco de Liaño y Arjona.

La flota de aquel año es recordada por haber sido la que trasladó a Tierra Firme al marqués de Villagarcía, futuro virrey del Perú, así como a los jóvenes

²⁰ El pago de los 10545 reales de vellón que se le debían se produjo cinco años después, en 1738. *Relación de lo que han de haber los capitanes de navío y de fragata adelante expresados por el importe de la gratificación que les corresponde por ración de la mesa que suministraron a los oficiales de los regimientos del ejército de tierra el tiempo que estuvieron a sus bordos, y se condujeron en ellos de unos a otros puertos a operaciones del Real servicio, según han hecho constar de las certificaciones por menor que han presentado en esta contaduría principal de mi cargo, hasta ocho de este mes, dadas por los escribanos de los respectivos bajeles, y por las que se formaron los ajustamientos que se remitieron a la Corte, regulada la gratificación de este gasto al respecto de quince reales de vellón líquidos al día, conforme a lo practicado antecedentemente para las satisfacciones de semejantes gratificaciones que lo que corresponde a cada comandante según el número de los oficiales por los días que estuvieron embarcados es por menor en la forma siguiente*, Andrés Álvarez de Lodeyro, 8 de abril de 1738, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 59.

oficiales de marina Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que habían de incorporarse a la comisión científica organizada por la Academia de Ciencias de París para la medición de un grado del meridiano terrestre²¹. Se trata de una pequeña flota, compuesta por dos navíos, *El Conquistador*, de sesenta y cuatro cañones, al mando del capitán de alto bordo Francisco de Liaño, y *El Incendio*, de cincuenta, al mando del capitán de fragata Agustín de Iturriaga. Los buques de guerra escoltan y acompañan a los barcos del comercio.

Las instrucciones de José Patiño a Liaño como comandante de la flota son bien claras: conducir a las provincias de Tierra Firme al virrey electo, y volver a la Península sin la más mínima demora, con los caudales y efectos de Su Majestad, del comercio y de los particulares que estuviesen en aquel momento listos para su transporte a España. Para el traslado del tesoro se han dado anticipadamente los avisos necesarios para que, a la llegada de la flota esté preparado para su embarco²². La orden conlleva la previa disposición y conducción de la plata desde El Callao hasta Panamá en los navíos de la Armada del Mar del Sur y su transporte por el Camino de Cruces desde Panamá hasta Portobelo, donde será recogida por Liaño. Posteriormente, la flota ha de volver a Cartagena de Indias, y de allí partirá hacia La Habana, como última escala y punto de partida en el tornaviaje hacia la Península.

Cualquier demora en alguna de las etapas de este engranaje comprometerá el cumplimiento de las escalas posteriores, un temor que desde antes de la partida de la flota preocupa gravemente al ministro Patiño. No en vano, en la historia de la Carrera de Indias se han producido todo tipo de demoras, de las que se conoce sobradamente sus consecuencias negativas. La victoria de los objetivos marcados en los tiempos previstos depende de no pocos vasallos y administradores del Rey: el virrey del Perú, los gobernadores de las plazas, los comerciantes, los intendentes y los comisarios de Marina, pero, también y principalmente, del jefe de la flota, Liaño, que deberá intentar por

²¹ Jorge Juan y Antonio de Ulloa embarcaron por separado en *El Conquistador* y en *El Incendio*, a indicaciones de los respectivos capitanes de navíos. El viaje hasta Cartagena de Indias viene descrito en la *Relación Histórica del viaje a la América meridional*, publicada por Juan y Ulloa en Madrid, en el año 1748. En la obra también se recogen estampas de perfiles de las costas de La Palma, la isla de La Gomera, el pico de Tenerife, la isla de Curaçao, de las costas de las islas de Barlovento y de Tierra Firme hasta la llegada a Cartagena de Indias, todas ellas realizadas durante el viaje por los citados oficiales.

²² *A don Francisco Liaño, prescribiéndole lo que ha de ejecutar en el viaje para que está destinado a las costas de Tierra Firme*. Aranjuez, 28 de abril de 1735, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393.

todos los medios cumplir con la urgencia de los plazos. Las razones para tantas prisas son poderosas: la necesidad de la llegada de la plata a España para acometer tantos pagos y proyectos pendientes, pero también el que la partida se realice durante los tiempos favorables para la navegación consiguiéndose, además, evitar enfermedades y epidemias a las tripulaciones. El riesgo epidemiológico aumenta exponencialmente si la flota se detiene más de la cuenta en aquellos puertos caribeños.

El viaje de ida a Cartagena de Indias transcurre sin novedad para la flota, que se hace a la vela el 26 de mayo de 1735²³. La navegación dura cuarenta y un días hasta arribar a Playagrande, en Cartagena de Indias, en donde Liaño destaca un bote con un oficial para dar cuenta de la llegada al gobernador de la plaza. Las nuevas también comunican que a bordo va embarcado el virrey del Perú. Liaño dispone inmediatamente que se apronte una balandra para adelantarse a Portobelo y dar aviso al presidente de la Audiencia de Panamá y a la Diputación del Comercio de haber dado fondo, en Cartagena de Indias, los dos navíos. Los caudales han de despacharse con premura. Liaño asume personalmente y con gran atención la coordinación de las gestiones necesarias para el cumplimiento de las instrucciones recibidas²⁴. En Cartagena se desembarcan bulas, papel sellado, parte del hierro alojado en las bodegas y harinas, con las que se fabricará el bizcocho para la subsistencia de los equipajes. Los bajeles hacen aguada y el comandante ordena pequeñas reparaciones —el recorrido— en el *Conquistador*, que viene haciendo agua, desde su salida, en unas diez o doce pulgadas.

El 25 de julio se inicia la derrota a Portobelo, con tan mala suerte que, navegando a punta de bolina con las velas principales y mar y viento bonancibles, *El Conquistador* queda varado en una zona de cascajo y arena gorda, estando en grave peligro de naufragio. Las aguas golpean el casco de la embarcación por el centro de la quilla. Al parecer, los pilotos prácticos

²³ JORGE JUAN y ANTONIO DE ULLOA, *Relación Histórica del viaje a la América meridional*, p. 10.

²⁴ Relatos de Pedro Cenón Martínez, comisario de Marina, y de Francisco de Liaño sobre los incidentes acaecidos en la navegación de la flota a Tierra Firme. Pedro Cenón Martínez a José Patiño, a bordo del navío *El Conquistador* en el cabo de Santa Marte, 7 de febrero de 1736. Francisco de Liaño a José Patiño, ocurrencias de su navegación, bahía de Málaga, 9 de febrero de 1736, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393.

embarcados para dirigir la navegación local desconocen el bajo en el que el navío ha encallado. Rápidamente, Liaño da las órdenes convenientes para que se pongan en el agua varios botes y una lancha, desde donde se tienden un calabrote y un anclote por la popa para que, ayudados por el viento, empujen la salida del navío hacia aguas más profundas. Las maniobras se realizan con éxito, y el barco queda liberado de los escollos sin la menor lesión. Los buzos registran satisfechos el casco para certificar su buen estado. Después de una jornada tan difícil, aquella noche los navíos dan fondo en el placer de Bocachica para el descanso de la tripulación.

El 4 de agosto *El Conquistador* y *El Incendio* arriban a Portobelo. Rápidamente se comienza a trabajar con la preparación de los paños para el alojamiento de la plata, del lastrado, la renovación de las aguadas o el embarque de los frutos y efectos. Pero los miembros del comercio retardan la salida más de lo previsto, ocupados con la formación de los registros y la regulación del embarco de los caudales. En el puerto centroamericano comienzan los problemas. Parte de la tripulación enferma de una epidemia de calenturas y cada vez son más los afectados. Se producen deserciones y Liaño se ve obligado a reclutar plazas de marinería en Portobelo. A la vuelta a Cartagena de Indias, el número de contagiados ha aumentado considerablemente. El hospital de la ciudad no da abasto y los enfermos superan el número de 300. Las autoridades se ven precisadas a habilitar un cuartel desocupado, en el que muchos fallecen, y el resto convalece sin fuerzas, incapaces de hacerse con el continuo trabajo que supone navegar. El coste de la estancia se dispara para las arcas reales, por los gastos hospitalarios y las partidas extraordinarias de carne fresca adquiridas para el restablecimiento de los enfermos. La fecha de partida de la flota depende de la recuperación de la marinería. Las gestiones del gobernador permiten aumentar la recluta de nueva gente de mar hasta 196 plazas. Liaño propone el abono de dos pagas anticipadas para que los marineros puedan vestirse. A pesar de las calamidades, la flota consigue continuar la derrota hasta La Habana, a la que se llega el 26 de noviembre de 1735.

Liaño y el capitán de maestranza del arsenal se emplean en la revisión y puesta a punto de las embarcaciones, que han vuelto a hacer algo de agua durante el viaje. Las obras de calafatería incluyen dar pendoles al navío,

recorrer los costados por dentro y por fuera, los trancaniles y las cubiertas. También se realizan pequeñas obras de carpintería y las bombas del *Conquistador* son renovadas. Un nuevo reconocimiento de los buzos certifica el buen estado de los bajeles y su idoneidad para navegar. Diez o doce días han sido suficientes para realizar todas estas obras y comprobaciones, así como para embarcar algunos pertrechos, motonería, y víveres. Pero, aunque en esta ocasión el engranaje ha funcionado correctamente, sin embargo el tiempo borrascoso no acompaña para la salida. La flota ha de aguardar algunos días más en puerto. El 22 de diciembre la conserva se hace a la vela y consigue embocar el canal de La Bahama para emprender la navegación de retorno a la Península.

El viaje transcurre sin novedades hasta la llegada a las costas gaditanas. En los primeros días de febrero la flota navega a pocas leguas de Cádiz, pero el viento del noroeste, las fuertes corrientes y la mar levantada impiden el acercamiento de la flota a la costa, empujando a las embarcaciones hacia el Estrecho. *El Incendio* pierde de vista a su compañero durante el temporal. El viento ha despedazado dos gavias del *Conquistador* y las esperanzas para Liaño de coger Cádiz cada vez son más lejanas. El comandante convoca a bordo junta de oficiales y pilotos en la que, ante el evidente peligro de naufragio a causa de la climatología adversa, se toma la decisión de navegar hacia la abertura del Estrecho y permanecer en esas aguas, con esperanza de que el viento mude y permita el retorno a Cádiz. Lamentablemente, el mal tiempo continúa y las corrientes empujan, por lo que a Liaño no le queda más remedio que embocar el Estrecho y gobernar al *Conquistador* hacia el puerto de Málaga. Es la única solución que asegura la preciada carga de sus bodegas.

Después de fondear en la bahía, el comandante anticipa rápidamente la noticia *con expreso* a Patiño. Aunque los comandantes de las flotas suelen desembarcar una vez llegado a puerto, añorando la mayor comodidad del alojamiento en tierra, Liaño permanece a bordo mientras prepara las siguientes órdenes. El desvío a Málaga ha supuesto una alteración en la ruta prefijada y hay que tomar resoluciones importantes que se escapan a la rutina. Liaño confía en que *El Incendio* haya podido arribar a Cádiz —como así ha sido—, pues vio

con sus propios ojos cómo tuvo la fortuna de hallarse dos leguas más cerca que *El Conquistador* de la costa. Al comandante de la flota le queda el consuelo de haber podido mantener la conserva durante todo el viaje de ida y vuelta, y espera obtener la aprobación del ministro Patiño respecto de las decisiones extraordinarias que ha tenido que tomar²⁵.

El navío permanece fondeado en la bahía y lo que procede en este momento es decidir qué se va a hacer con la plata. De entrada, se desconoce si el muelle del puerto puede recibir al *Conquistador*. Liaño gestiona con agilidad el problema y ordena, en colaboración con los pilotos, el capitán del puerto y el gobernador de la plaza, sondar el muelle. La escasa profundidad hallada pone en peligro el acercamiento del *Conquistador*, por lo que se resuelve seguir fondeados en la bahía, desembarcar el tesoro y depositarlo en tierra en lugar seguro. El sitio escogido es el fuerte del muelle, un lugar separado de la zona del comercio, en el que se pondrá una guardia de veinticinco hombres con un oficial de la guarnición del navío para custodiar los 774 cajones de moneda y quince de plata labrada y alhajas. Al desembarco de los caudales asiste el propio gobernador en persona, que posteriormente manifestará a Patiño no haber quitado la vista de encima al tesoro. Las cuatro llaves del almacén donde han sido depositados los caudales quedan en poder del gobernador, del comisario de Marina, del intendente de la plaza y del maestro de plata²⁶. Los frutos y mercancías permanecerán en las bodegas.

Una vez puesto a seguro el tesoro, Liaño debe hacer frente a otro problema de no menos importancia. El arribo a un puerto no previsto suele aumentar las prácticas de fraude y contrabando, porque se aprovecha la circunstancia de una menor vigilancia. Para evitarlo, sólo se permitirá desembarcar a los pasajeros con la ropa más precisa para su uso, pasando por la aduana con la autorización del comisario de Marina. La comunicación con la

²⁵ "...a quien aseguro con desnuda verdad haberme sido de la más imponderable mortificación esta arribada a Málaga, así por irregular como por lo inmediato que me vi de Cádiz después de un tan dilatado viaje (que logré con extraordinaria felicidad), como porque ve. me tenía prevenida en sus órdenes la vuelta a aquel puerto, pero la he ejecutado precisado de los tiempos y por sujetarme al más prudente dictamen de poner en salvo los caudales y demás que a mi cuidado venía, en que no tuve arbitrio que no pudiera atribuirse sino a inconsiderado arrojado de absoluta autoridad. Por lo cual espero merecer de la gran comprensión de ve el que lleve a bien este accidente, que no pude evitar por las razones expresadas...". Francisco de Liaño a José Patiño, Bahía de Málaga, 9 de febrero de 1736, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393.

²⁶ Pedro Cenón Martínez a José Patiño, Málaga, 11 de febrero de 1736, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393.

ciudad será la menor posible, y se previene a los ministros de rentas que vigilen y practiquen los registros con la mayor rigurosidad²⁷. Sólo se permite acercarse al *Conquistador* a embarcaciones locales para diligencias del servicio, con previa licencia y acuerdo del gobernador²⁸. A pesar de las medidas adoptadas, Patiño recibe una denuncia anónima que saca a la luz la extracción de caudales del *Conquistador*, que han venido fuera de registro. El gobernador, e intendente de la plaza, abre unas diligencias para la averiguación de los hechos, de las que resultan acusados el visitador general de la renta del tabaco de Málaga y otros dos individuos, por el desembarco de cajones de moneda fuera de registro²⁹.

Al mismo tiempo, Liaño recibe la orden de partir a Cádiz y retira su guarnición del almacén del muelle, en donde se encuentran los caudales. Desde ahora serán custodiados por el nuevo regimiento de milicias de Málaga, al mando de dos sargentos y un oficial. El comandante del *Conquistador* inicia la navegación de vuelta a la capital del departamento, pero sufre nuevamente la adversidad del mal tiempo. Por tres veces se ve obligado a volver a la bahía de Málaga a causa de los violentos vientos del sudoeste. A la cuarta intentona decide tomar la bahía de Ceuta, en donde da fondo para protegerse. El 21 de marzo de 1736 se pone a la vela y logra desembocar, alcanzando Puercas. Dos días después, Liaño ancla en la bahía de Cádiz, en donde recibe la orden de alijar los frutos y víveres, y de desarmar la embarcación. La plata que ha quedado en Málaga será transportada por tierra cargada en jumentos³⁰.

El relato de lo sucedido en la flota que navegó a Tierra Firme en los años 1735 y 1736 pone de manifiesto las dificultades a las que se tuvo que enfrentar Francisco de Liaño y Arjona como comandante y mando supremo. La conjunción de veteranía, carácter para el mando y conocimiento se reúnen exitosamente en la persona del marino, que ha demostrado poseer la experiencia necesaria a la hora de navegar —peligro de naufragio del

²⁷ Francisco de Liaño a José Patiño, al ancla en la bahía de Málaga, 21 de febrero de 1736, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393.

²⁸ Pedro Cenón Martínez a José Patiño. Málaga, 22 de febrero de 1736, AGS, ibídem.

²⁹ Francisco de Monsalbe a José Patiño, Málaga, 19 de junio de 1736, AGS, ibídem.

³⁰ Pedro Cenón Martínez a José Patiño, Cádiz, 23 de marzo de 1736, Francisco de Varas y Valdés a Patiño, 23 de marzo de 1736, AGS, ibídem.

Conquistador—, el acierto en la toma de decisiones ante situaciones imprevistas —epidemia, recluta de marinería, arribo a puerto fuera de ruta o puesta a salvo del tesoro—, el ejercicio de un liderazgo eficaz y la fluida interlocución con el resto de las autoridades y jurisdicciones con las que se ha relacionado. Así lo cree el ministro Patiño, cuando le expresa su reconocimiento por “haberse empleado con notorio ardiente celo en el servicio de Su Majestad”.

A las pocas semanas de llegar a Cádiz, Liaño solicita licencia por cuatro meses para asuntos propios. La mejora de su encomienda le exige liquidar diferentes cuentas que han quedado aplazadas, en favor de una completa dedicación al Real servicio³¹. Meses después se traslada a la Corte y, sabiéndose poseedor de la protección de Patiño, aprovecha la oportunidad para solicitar formalmente su ascenso a jefe de escuadra. Lo justifica con argumentos irrefutables: una larga carrera de treinta años de servicios continuados en la mar, el agravio comparativo con otros oficiales que han obtenido grados superiores y el cumplimiento de las comisiones que se le han encomendado con la entera satisfacción de sus superiores. Sin embargo, la muerte del ministro en noviembre de 1736 lo deja huérfano y sin aldabas³². La llegada al poder del marqués de la Ensenada, continuador de la obra de Patiño, es una buena señal para Francisco de Liaño, que verá en los siguientes años el desarrollo de una ambiciosa política naval, auxiliada por un destacado grupo de marinos pertenecientes a la Orden de San Juan, en la que él mismo ejercerá un papel protagonista de primera línea.

El ascenso a jefe de escuadra llega el 16 de octubre de 1737, junto al nombramiento de Liaño como comandante general del departamento de Ferrol. El cargo lo mantendrá ocupado los dos siguientes años de su vida, hasta noviembre de 1739³³. En esta etapa el marino asume nuevas responsabilidades,

³¹ El comendador don Francisco de Liaño a José Patiño pide licencia para asuntos propios, Cádiz, 26 de junio de 1736, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 3, expte. 186, fol. 549.

³² Liaño decide acudir al marqués de Torrenueva que, entre otros cargos, era miembro del Consejo de Indias: “...y habiendo acaecido la muerte de D. José Patiño con cuya licencia pasé a esta Corte desde Cádiz y por quien fundadamente esperaba el resarcimiento de mis atrasos por hallarse informado de ser cierto todo lo referido, recurro al patrocinio de vs. del que me prometo atender a mi justicia, exponiendo las razones y motivos que expreso en el adjunto memorial...”. Memorial de don Francisco Liaño solicitando ascenso a jefe de escuadra, San Lorenzo, 14 de noviembre de 1736, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 3, expte. 140, fol. 405.

³³ Liaño llega al departamento de Ferrol el 28 de noviembre de 1737. Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Ferrol, 5 de diciembre de 1737, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393.

que afectarán a la zona marítima gallega de la costa septentrional española, desde la desembocadura del río Miño hasta la del Bidasoa. Las autoridades con las que más se relacionará a partir de ahora serán el secretario de Marina, el director general de la Armada, el intendente de Marina y el gobernador de la plaza. Las navegaciones han quedado de momento atrás, para dejar lugar al ejercicio de la autoridad sobre los cuerpos y sus individuos. Como jefe del departamento, una de sus primeras responsabilidades es la de hacer cumplir las órdenes del director general de la Armada con eficacia e inmediatez. La transmisión, recepción y gestión de la información se convierte en un elemento fundamental en su nuevo empleo: informes, listados, relaciones, reclutas de marinería, estados de bajeles, composición del arsenal...

Liaño dispone de competencias de gobierno de muy variado orden: sobre defensa de la zona marítima tiene facultades para armar embarcaciones en guerra, observar movimientos del enemigo o emprender el ataque; sobre armamentos vigila el cumplimiento de la legislación y gestiona con eficacia y prontitud los aprestos, colaborando con los comandantes de las escuadras y bajeles sueltos; sobre arsenales ejerce el mando militar; sobre los puertos controla las infraestructuras, la seguridad y la logística portuaria; sobre los bajeles del departamento elabora informes acerca de su estado y propone mejoras para su conservación; sobre las compañías de Marina y las brigadas de artillería permanece siempre informado de su estado; sobre la marinería interviene en el reparto equitativo de las tripulaciones y ha de hacer todo lo posible para evitar las deserciones; respecto de la oficialidad tiene el deber de conocerla lo mejor posible y controlar el destino de cada uno de sus individuos, sus viajes por mar, o el de aquellos que se encuentran desembarcados. También dispone de competencias sancionadoras, que pueden llegar a la suspensión de los oficiales de guerra bajo sus órdenes, o el castigo de los sujetos sometidos a su jurisdicción. La publicación de bandos en materias de su inspección, la autoridad sobre revistas y otras funciones del cuerpo completan la extensa panoplia del nuevo comandante del departamento.

En diciembre de 1737 ya está ejerciendo la comandancia en Ferrol, enviando noticias sobre la arribada de bajeles de guerra, y dando órdenes para

el desarmos, el desembarco de pólvora, enfermos y tripulaciones, evitando el contrabando de tabaco, o facilitando las labores de vigilancia de los guardas de la Real Hacienda³⁴. En 1739 recibe un encargo de máxima confianza: informar en secreto, de su puño y letra y “de forma verídica y desapasionada” sobre los oficiales del cuerpo general que hayan navegado bajo sus órdenes, pero también sobre los que no conozca. Para este último caso, tendrá que recabar información de forma disimulada. Se interesa por los oficiales que van desde la graduación de alférez de fragata hasta la de capitán de navío, en total unos ciento diecinueve individuos, sobre los que reúne información acerca de su patria, edad, estado de salud, años de servicios, valor, conducta, campañas realizadas y habilidades desarrolladas en la profesión de la mar. Lo va anotando todo en una libreta y se excusa de que algunas veces no haya podido obtener información sobre determinadas circunstancias del individuo, especialmente sobre su valor, aunque, asegura, la regla esencial es la experiencia. El lugar de nacimiento es otro dato del que a veces no está seguro, sobre todo en el caso de los extranjeros, pero considera que esta información tampoco es de las más esenciales. Al finalizar su informe, Liaño recomienda particularmente el ascenso de dos pilotos de la Real Armada, uno irlandés y otro de Santoña, porque considera muy meritoria su carrera. En su opinión, hay que “evitar el riesgo de que se extravíen del servicio, pues por su habilidad no les faltarán partidos de mayor estipendio y esta remuneración honrosa podrá servir a animar a muchos a la aplicación del arte y circunstancias meritorias, y se críen en la Armada buenos pilotos, de que tanta escasez hay al presente”³⁵.

Durante el último año de gobierno en la comandancia de Ferrol estalla la Guerra del Asiento contra Inglaterra. Las costas peninsulares y los territorios americanos entran en situación de alerta frente al desafío inglés. Liaño recibe órdenes inmediatas de preparar los puertos gallegos contra posibles ataques, que se vuelven cada vez más amenazadores ante las noticias de la salida de la escuadra inglesa del almirante Haddock de la bahía de Gibraltar. Se reúne con los oficiales comandantes de los bajeles de guerra para discutir sobre la mejor

³⁴ Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Ferrol, 6 de diciembre de 1737, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 393. En 1738, Liaño envía el código de señales de reconocimiento de los navíos *Santa Teresa* y *San Fernando*. Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN), 74, ms. 72/151.

³⁵ Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Ferrol, 21 de septiembre y 17 de noviembre de 1739, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 60.

forma de disponerlos para la defensa, colabora estrechamente con el intendente de Marina, Bernardino Freire, para la fabricación de baterías de defensa en los puertos de Camariñas y Corcubión, y dispone otras actuaciones en los puertos de Ferrol y Coruña. También se desplaza a la ría de Ares para comprobar sobre el terreno, junto al capitán general de Galicia, conde de Itre y unos cuantos pilotos e ingenieros, qué lugares pueden ser los más vulnerables para el desembarco de los ingleses. Ordena el embarco de pólvora en los navíos de la escuadra, que pasarán a acordonarse en la boca de la ría para hacer fuego conjuntamente con las baterías de los castillos. Instala diez cañones con artilleros de brigada de su escuadra en el castillo de San Felipe, ayudados por cien marineros y, finalmente, dispone la fabricación de tres cadenas muy resistentes, hechas de cables y maderos gruesos, que se situarán bajo los fuegos de los tres castillos y de los bajeles³⁶.

En agosto de 1739 otro marino sanjuanista, José Pizarro, asume la comandancia de Ferrol liberando a Liaño de sus ocupaciones en Galicia³⁷. Un año después, el jefe de escuadra solicita uno de los honores más altos al que un servidor del rey puede aspirar, la llave de gentilhombre de cámara con entrada. En su instancia, recuerda los méritos y servicios en favor de la Corona, y el que espera recibir en reconocimiento a su larga carrera. Pero sus aspiraciones no son correspondidas. El rey considera que, aunque los méritos de Liaño son ciertos y merece el aprecio real, en aquel momento existen otros oficiales generales de igual mérito y de no menor nacimiento que el extremeño, que rápidamente solicitarían el mismo honor³⁸. La negativa sin duda duele al jefe de escuadra, sobre todo cuando comprueba que meses antes su compañero en la Orden de San Juan, José Pizarro, ha sido agraciado con ese mismo nombramiento. Su éxito ha sido el conducir la escuadra de azogues a América

³⁶ Francisco Liaño a José de la Quintana. Ferrol, 27 de julio de 1739. Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, 11 de agosto de 1739. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB). Defensa de puertos y costas, leg. 4809.

³⁷ Don José Pizarro a Francisco de Liaño, para que le entregue el mando del departamento de Ferrol, 19 de agosto de 1739, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 6, expte. 24.

³⁸ *El marqués de Villarias remite a informe memorial de don Francisco Liaño en que solicita se le confiera la llave de gentilhombre de cámara de entrada*, 22 de febrero de 1740, Resolución en Buen Retiro, 26 de febrero de 1740, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 7.

en una situación bélica muy complicada, con los puertos bloqueados por las escuadras inglesas. Años más tarde, en 1747, otro caballero de la Orden, Pedro Messía de la Cerda, recibe igual honor, después de enfrentarse a los ingleses en aguas gaditanas.

En plena Guerra de la Oreja de Jenkins, en mayo de 1740, Francisco de Liaño recibe el mando de todos los buques que se arman en Cádiz³⁹. Una gran parte de los escenarios bélicos en los que se enfrentan las monarquías española e inglesa se hallan en América, pero la posibilidad de ataques británicos en la zona peninsular también es muy alta. El trasiego de formaciones de guerra enemigas que navegan por el Estrecho de Gibraltar y las noticias de la secretaría de Marina provenientes de Lisboa e Inglaterra ponen en máxima alerta a las autoridades españolas.

Ante las noticias que llegan al Almirantazgo sobre cuatro barcos ingleses, que merodean en los mares de Cádiz, el 2 de marzo de 1741 Francisco Liaño recibe órdenes de preparar seis de los catorce bajeles de guerra que están a su cargo en el puerto gaditano para salir a la mar, junto a dos tartanas que servirán para hacer la descubierta. Con tales fuerzas superiores a las inglesas, Liaño debe hacerse a la vela sigilosamente desde Puntales, sin dar fondo en la bahía y sin mostrar señal alguna, para buscar a la escuadra inglesa y atacarla. Mientras tanto, en Ferrol, aguarda una pequeña formación de barcos de guerra —el *León*, el *San Isidro* y *La Galga*—, al mando de Ignacio Dauteüil, que ha de salir para encontrarse con Liaño. La reunión de los dos grupos de bajeles de guerra posibilita el hacer frente a los ingleses con razonables expectativas de éxito⁴⁰.

La importancia de cumplir las órdenes con inmediatez es clave para la victoria. El Almirantazgo toma la importante decisión de atacar al enemigo teniendo en cuenta las informaciones que en ese momento maneja, es decir, de

³⁹ AGMAB, Cuerpo General, Asuntos personales, leg. 620/621. Las competencias de Liaño, como “comandante de los navíos de Puntales”, chocaron con la jurisdicción de Juan José Navarro, comandante general del departamento de Cádiz. El Almirantazgo dio la razón al primero. Al respecto, *D. Juan José Navarro quejase de don Francisco de Liaño sobre haber dado este oficial general orden para que las fragatas El Javier y La Fama bajasen a la bahía sin haberle antes participado, siendo éste uno de los movimientos de guerra*, Cádiz, 19 de julio de 1740, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 60.

⁴⁰ Instrucciones a Francisco de Liaño, Buen Retiro, 2 de marzo de 1741, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9 y *Extracto de la correspondencia con el jefe de escuadra don Francisco de Liaño desde que se le comunicaron las primeras órdenes para que con los bajeles de su cargo saliese a atacar los de los ingleses que cruzaban a la vista de Cádiz, y a incorporarse con los tres de don Ignacio Dauteüil, a fin de restituirse con todos al puerto de esta ciudad, hasta que le cesó el mando de la escuadra, y concedió la licencia que pidió para restablecer su salud*, sin fecha, circa 1741, ibidem, expte. 327.

superioridad de la escuadra española de Liaño sobre la inglesa. Pero los peligros no son pocos. Se sabe que las fuerzas enemigas pueden aumentar en cualquier momento y, además, se corre el riesgo de que si se ordena navegar a Dauteüil hacia Cádiz para reunirse con Liaño, los navíos del primero puedan ser apresados por los ingleses, superiores en número.

Francisco de Liaño sigue en Cádiz armando a toda prisa sus embarcaciones para salir lo antes posible a encontrarse con los ingleses⁴¹. Su deseo de sacrificarse y dar a las armas del rey la reputación y la gloria que se merecen es grande. Hacia el 9 de marzo se trabaja de día y de noche en artillar los bajeles con cañones sacados de la propia plaza, una operación muy pesada y que lleva su tiempo. Ya están preparados los seis navíos, con la posibilidad de aumentar la escuadra con otro y dos fragatas más, siempre en busca de la superioridad numérica. El Almirantazgo repite sus órdenes de atacar en 13 de marzo. Las noticias que se manejan en aquel momento hablan de que los ingleses van a cruzar sobre Cádiz y los cabos con ocho navíos, de los cuales cinco ya se encuentran navegando, uno se halla en Gibraltar recién carenado, y dos más —un navío y una fragata— acaban de salir desde Lisboa. Liaño trabaja a contrarreloj para reunir una escuadra de ocho o nueve navíos. Las nuevas instrucciones que llegan el 23 de marzo repiten la orden de atacar, anunciando que el *León*, el *San Isidro* y *La Galga* de Dauteüil están saliendo de Galicia, y navegan “a vista de las Berlingas en la costa de Portugal, haciendo después su viaje regular a Cádiz, para asegurar la incorporación de estos tres bajeles a los suyos y la entrada de todos en Cádiz”⁴². Seis días después, se sabe que han cruzado sobre Cádiz y los cabos siete navíos de guerra ingleses de sesenta cañones y algunas fragatillas, junto al otro navío de sesenta cañones que estaba fuera de carena en Gibraltar. La salida de los españoles todavía no ha sido posible por falta de balería de a doce y por tener vientos tempestuosos en contra. El mal tiempo termina cediendo y permite a Liaño hacerse a la mar el 16 de abril de 1741, rumbo al cabo de San Vicente, con una escuadra de nueve

⁴¹ Sobre los preparativos de la escuadra, Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, 9 de marzo de 1741, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9.

⁴² Instrucción a Francisco de Liaño, Buen Retiro, 23 de marzo de 1741, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9 y *Extracto de la correspondencia...*, *ibidem*, expte. 327.

navíos⁴³. Esta zona marítima destaca tradicionalmente por ser lugar de “cruce” de los enemigos, en la que Liaño teme encontrarse con Dauteüil. Si ello sucediese, estaría presentando un flanco débil a los ingleses. El Almirantazgo confía en que el jefe de escuadra va a cumplir con las dos órdenes principales, atacar a los ingleses, si consigue avistarlos, y reunirse con la armadilla que viene de Ferrol. Al efecto, despacha pliegos extraordinarios para los intendentes de Cádiz y de Ferrol, con orden de que envíen más embarcaciones de vela latina para integrarse en la formación de Liaño.

⁴³ El *Santa Isabel*, bajo el mando de Jorge Echeverría, dispone de ochenta cañones, con 600 hombres de tripulación. El *San Fernando* —Juan de Egues—, la *Santa Teresa*, el *Poder* —Juan de Baumon— y el *Soberbio* artillan sesenta cañones, con 570 hombres cada uno. El *Neptuno* —Enrique Olivares— y *El Brillante* —Antonio Valcárcel—, cincuenta y seis, con 570 individuos, el *Halcón* —Rodrigo de Urrutia—, cincuenta y dos, con 319, y, finalmente, el *San Javier*, de cincuenta cañones, navega con 314 personas de tripulación. En total, la escuadra reúne a 4653 oficiales, soldados y marineros. *Relación de los seis navíos primeros que están aprontándose en la bahía de Puntales, sus nombres, el de sus capitanes, el número de artillería y de qué calibo* [sic], AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9.

**NOTICIA DE LA ESQVADRA
DE SV MAGESTAD.
QUE SALIO DE CADIZ EL DIA DIEZ
y seis de Abril de 1741. del cargo del Gefe de Esquadra
Don Francisco Liaño: son los Navios figuientes, con
sus Cañones, y Tripulacion. Y afsimismo el nu-
mero de los Navios que están en la
America, y en Levante.**

<i>Los Navios que salieron.</i>	<i>Cañones.</i>	<i>Tripulacion.</i>
Santa Isabél.	80.	600.
San Fernando.	60.	570.
Santa Teresa.	60.	570.
El Poder.	60.	570.
El Soberbio.	60.	570.
El Neptuno.	56.	570.
El Brillante.	56.	570.
El Alcon.	52.	319.
San Xavier.	50.	314.
Los Oficiales, Soldados, y Marineros de estos nueve Na- vios, componen quatro mil seiscientos y cinquenta y tres hombres en todo.		4653.
Los tres Navios, que deben incorporarse con estos, son		
El Leon.	70. <i>Cañones.</i>	
San Isidro.	70.	
La Galga.	54.	

En Cartagena de Levante hai otros tres Navios del porte de 64. Caño-
nes: estos tambien se incorporarán con los expresados; como afsi-
mismo cinco, que quedan acá, y uno de ellos es la Real, que tiene
114. Cañones montados, y los restantes son del porte de la primera
Esquadra. Afsimismo tiene S. Mag. en la America 32. Navios, desde
el porte de 54. Cañones, hasta 80. siendo los mas de à 70.
En todos los Navios expresados, havrà veinte y ocho mil y docientos
hombres, poco mas, ò menos.

Noticia de la escuadra de Liaño. Biblioteca universitaria de Sevilla (bus), 330-125 bis.

Mientras tanto, sobre la escuadra del extremeño sobrevuelan negros augurios. Liaño cae enfermo de gravedad antes de la salida de la flota, hasta el

punto de que, estando las embarcaciones fondeadas en el puerto un día antes de hacerse a la mar, el médico del Hospital de Marina, Andrés Anderlini, sube a bordo del *Santa Isabel* para reconocer a su comandante. Su diagnóstico es de “flujo celiaco, acompañado de fiebre lenta linfática, en estado peligrosísimo de perder su vida”. El capellán le administra los santos sacramentos y el galeno recomienda el desembarco inmediato. Liaño no acepta, y le ordena dejar una instrucción a Francisco Iglesias, cirujano mayor del navío, con el tratamiento que habrá de seguir durante el viaje. Entre el 16 y el 30 de abril de 1741 la escuadra de Liaño cruza sobre los cabos de San Vicente.

El 1 de mayo, el jefe de escuadra llega a las inmediaciones de Cádiz, frente a Rota. Está muy enfermo. Entra en la bahía y da fondo para comunicar al intendente Varas y Valdés su pésimo estado de salud. Ahora hay que esperar órdenes de la Corte. Considera que ha cumplido con lo que se le ha encargado. No ha encontrado ni ha podido adquirir noticias ni de los ingleses, ni de Dauteüil. Durante la navegación ha interrogado a tres capitanes de pingües holandeses, que no han sabido decirle nada de provecho. Si el enemigo se hubiese encontrado en la zona rastreada, habría sido avistado. Piensa que la escuadra enemiga ha tenido noticia de los movimientos de la española y ha preferido retirarse. También elucubra con la posibilidad de que Dauteüil no haya dispuesto, al tiempo de llegar a los cabos de San Vicente, de las señales de reconocimiento precisas para identificar a la escuadra gaditana, lo que puede haberle llevado a retirarse por considerar a Liaño escuadra enemiga⁴⁴. También es posible que los navíos de Ferrol hayan pasado aterrados o de noche, dificultando su avistamiento por los españoles. El 26 de abril el jefe de escuadra convoca Consejo de oficiales y pilotos a bordo del *Santa Isabel*. Asisten los capitanes de fragata Carlos Casamara y Jorge Echeverría, y el teniente de navío y piloto principal de la escuadra, Pedro Saenz de Sagardia. El consejo propone mayoritariamente dirigirse al puerto de Cádiz para recabar noticias y órdenes⁴⁵.

Una vez fondeados, Liaño es nuevamente reconocido por Anderlini. El fuerte proceso de fiebre y diarrea le empuja a “los últimos períodos de su vida”. El desembarco de Liaño del *Santa Isabel* se convierte en un suceso desalentador

⁴⁴ A bordo del navío *La Santa Isabel*, a la vela delante de Rota, 16 de abril de 1741, ibídem.

⁴⁵ Consejo de oficiales y pilotos a bordo del navío *Santa Isabel*, a 24 de abril de 1741, distante del cabo de San Vicente trece leguas al sur sudeste, ibídem.

para todos los componentes de la escuadra. Su cuerpo, exhausto, es trasladado desde el camarote hasta su casa en Cádiz en una silla de manos. Al parecer, Liaño aún se resiste al desembarco. Los marineros utilizan un aparejo para bajarlo al bote en el que se le conduce a tierra. El dictamen de un segundo médico de la Junta de Sanidad coincide en la extrema debilidad del marino y diagnostica una disentería padecida desde hace “treinta o cuarenta días”⁴⁶. El 2 de mayo, Juan José Navarro pasa a visitar al enfermo, para informarse de los acontecimientos acaecidos en los días anteriores. El peligro inglés sigue rondando los mares gaditanos. Liaño recibe órdenes del Almirantazgo el día 6 de entregar el mando de la escuadra a Navarro, y este último se hace inmediatamente a la vela con los nueve navíos. La escuadra española navega nuevamente por aguas gaditanas y consigue reunirse con Dauteüil. El enemigo no aparece y se ordena navegar de vuelta a Cádiz⁴⁷.

El fracaso de la operación que tantos meses de planificación y esfuerzos ha llevado deja un regusto amargo. El rey y su hermano, el Almirante, han visto frustrados sus deseos de incrementar el honor y la gloria de la Marina. El consejo del Almirantazgo reclama los diarios de navegación de los oficiales de la escuadra de Liaño y se reúne para enjuiciar la conducta del jefe de escuadra⁴⁸. El jefe de escuadra se encuentra convaleciente pero, de forma sorprendente e inesperada, va recuperando la salud. El Consejo desaprueba la conducta de Francisco Liaño. El cargo principal que pende sobre el marino es haber vuelto a puerto con la escuadra sin haber buscado los navíos de Dauteüil. Ni siquiera ha avistado las islas Berlingas, frente al cabo Peniche, en Portugal. Ciertamente,

⁴⁶ Certificación de don Pablo Andrés Anderlini, doctor en filosofía y medicina, socio del Clementino Instituto de la Sapiencia de la Universidad de Bolonia, médico de Cámara de Su Majestad y del Real Hospital de Marina, Cádiz, 28 de noviembre de 1741, y certificación de don Juan Caballero, médico revalidado titular de Cádiz y de su Junta de Sanidad, Cádiz, 3 de diciembre de 1741, *ibídem*.

⁴⁷ A Liaño no le ha acompañado la suerte y el esperado encuentro con los ingleses no se ha producido. Sin embargo, pocas semanas después, en junio de 1741 el almirante Haddock pasa a dos leguas de distancia de Cádiz, con una escuadra de diecinueve navíos de guerra. Igualmente, en agosto llegan noticias de que han salido treinta navíos de guerra ingleses del puerto de Mahón y que, navegando hacia Gibraltar, se han unido a otro convoy, sumando una formación de más de noventa vasos. Bartolomé Ladrón de Guevara al marqués de Villarias, Cádiz, 12, 17 de junio y 1 de agosto de 1741, AHN, Estado, leg. 554, Puertos, Cádiz, correspondencia de su intendente, presidente de la Casa de la Contratación y otros sobre distintos asuntos.

⁴⁸ Por aquellos años, el consejo o junta del Almirantazgo está compuesto por el Almirante Infante don Felipe, el teniente general marqués de Mari, y los tenientes generales Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres. Cenón de Somodevilla actúa de secretario. Propuestas presentadas a Su Majestad sobre las representaciones hechas por los marqueses de Mari y de la Ensenada, 1737, AHN, Estado, leg. 3224.

Liaño no ha recibido expresamente la orden de navegar a las Berlingas, pero sí se le avisó de que Dauteüil las avistaría y seguiría desde ellas a Cádiz.

Liaño podía haber enviado una de sus tartanas por esta ruta para localizar al que venía de Ferrol y, en ese caso, advertirle de la localización en la que le esperaba. Si el encuentro no hubiera sido posible, entonces, Liaño podía haber permanecido en la navegación de los cabos y solicitado a la Corte orden de lo que debía practicar. Su defensa de que se ha retirado de la navegación de los cabos de San Vicente contando con el favorable dictamen de sus dos capitanes y piloto mayor es, para el Consejo, un flaco argumento. La vigilancia de esta área marítima, de la que podía depender la pérdida de los navíos de Dauteüil, no debió haberse vinculado al escaso dictamen de tres sujetos. Un punto de tanta gravedad hubiera debido ser sometido a la consideración de todos los comandantes de los bajeles de la escuadra, con la madura reflexión que pedía el caso.

El consejo del Almirantazgo no duda de que, en ese caso, jamás habrían estado por dejar la crucera y de que se hubiera optado por adquirir noticias, enviando una de las dos tartanas que navegaban en su conserva, destacándola a Cádiz con orden de que recorriese la ensenada. De esta forma, Dauteüil no hubiese quedado potencialmente expuesto al enemigo. El Consejo reprocha a Liaño el haber entrado en la bahía con la escuadra y no haber convenido con Navarro en que éste embarcase en su lugar sin entrar en la bahía, impidiendo así la desgracia que hubiera podido suceder de perderse los tres navíos de Dauteüil. Además, Liaño sabía que el almirante Byng rondaba por los mares inmediatos y que, mientras que la escuadra se mantenía en la bahía, el inglés podía encontrar al de Ferrol y batirlo. Concluye el Consejo, “...si las órdenes con las que se hallaba Liaño estaban concebidas en los términos precisos, de que se atacase a esta escuadra inglesa, y se sabía que cruzaba a la vista de Cádiz, ¿a qué fin es entrarse en la bahía y esperar en ella nuevas órdenes?”⁴⁹.

Resulta curioso apreciar cómo en el expediente que enjuicia la conducta de Liaño durante la campaña de 1741, el Consejo no menciona una sola vez el estado de salud cercano a la muerte del comandante de la escuadra. Tampoco

⁴⁹ *Razones que don Francisco de Liaño procura justificar su conducta y cargos que le resultan de ella*, sin fecha, circa 1741, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9.

valora la posibilidad de que dicha circunstancia hubiera podido condicionar las decisiones tomadas por el jefe de escuadra en aquellos difíciles días. La resolución que eleva el órgano del Almirantazgo es de suspensión de empleo de Francisco Liaño por dos años, pero el Almirante la rebaja a un año, y así la aprueba el rey⁵⁰.

Liaño recibe la comunicación sancionadora con dolor, mortificado al ver “ajados y deslucidos sus buenos servicios y su nacimiento y el carácter de oficial general, y sus treinta y dos años de continuos servicios por mar”. Defiende las decisiones que tuvo que tomar como las más adecuadas para aquellas circunstancias, siempre siguiendo las instrucciones recibidas. Atribuye a un siniestro informe la resolución del Almirante y recuerda que “su honra dio a conocer el desprecio que hizo de su vida por no faltar al servicio del Rey y ejecutar sus órdenes, siguiendo su derrota al paraje más probable del paradero de los enemigos, y se mantuvo en ese paraje hasta que sus fuerzas y vida iban expirando...”⁵¹.

Francisco de Liaño pronto se recuperará del traspie que ha supuesto la escuadra de 1741 para su impoluta carrera. La experiencia y conocimientos atesorados son demasiado valiosos para ser ignorados. Hombres con la valía de Liaño no abundan, y el rey, sabedor de ello, lo llama para que vuelva a su servicio, seis meses después de la resolución real⁵².

En 1742 es nombrado comandante del departamento de Cádiz y vuelve a ser jefe de escuadra en activo, al mando de todos los bajeles que allí se arman⁵³. Otros marinos ostentan el mismo grado: José Pizarro, en la Mar del Sur, Benito Antonio de Spinola, en La Habana, Ignacio Dauteüil, Cosme Álvarez, y Francisco de Ovando y Solís. Por encima de ellos, gozan del grado de teniente general el marqués de Mari, Manuel López Pintado —marqués de Torreblanca—

⁵⁰ San Ildefonso, 17 de octubre de 1741, AGMAB, Cuerpo General, Asuntos personales, leg. 620/621.

⁵¹ Francisco Liaño al marqués de la Ensenada, 27 de diciembre de 1741, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9.

⁵² Aranjuez, 30 de abril de 1742, AGMAB, Cuerpo General, Asuntos personales, leg. 620/621 José del Campillo.

⁵³ Desconocemos la fecha exacta del nombramiento de Liaño como comandante del departamento de Cádiz, pero sabemos que ejerció este cargo entre los años 1742 y 1750. Así lo expresa a Ensenada, en su carta de 12 de agosto de 1750, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 14.

, Francisco Cornejo, Rodrigo de Torres, el conde de Bena Masserano y el marqués de la Victoria⁵⁴.

Ya desde finales de 1747 el jefe de escuadra se encuentra gestionando la salida de la flota de Nueva España. El oficial elegido para comandar el convoy es Juan de Egues que ha llegado el 2 de noviembre desde Cartagena con el navío *El León*, y las dos fragatas *El Xavier* y *La Galga*. Está previsto que las recién llegadas embarcaciones de guerra carguen azogue para Veracruz, pero también hierro, ropas, artillería, pertrechos, víveres, aguada y ranchos para oficiales. En el viaje les acompañarán registros mercantes⁵⁵. La salida de la formación no debe demorarse, porque el azogue es necesario para el trabajo en las minas, que no puede detenerse. Mientras se inician las labores de desembarazo de las bodegas y fabricación de los paños para el transporte del azogue, Liaño, de acuerdo con el intendente Francisco Varas y Valdés y con Juan de Egues, ordena la salida de dos tartanas en busca de enemigos, hacia la zona del cabo de San Vicente⁵⁶. La misión de estas embarcaciones de reconocimiento será la de recorrer la derrota que Egues ha de seguir en su rumbo a Veracruz, y traer noticias de lo que avisten. España sigue en guerra contra Inglaterra, y las escuadras inglesas merodean en la zona del estrecho y Cabo de San Vicente, utilizando sus bases de apoyo en Lisboa y Gibraltar.

Egues se afana en confeccionar un código de señales para la navegación de la flota tanto de día como de noche, en tiempo de niebla, o en situaciones de marcha, anclado o combate⁵⁷. Los comandantes y pilotos de los navíos de guerra de la flota se reúnen en junta, a la que Liaño y Varas y Valdés también asisten. La información que han traído las tartanas no es buena. Se han avistado dos bajeles de guerra ingleses y también acechan fragatas corsarias. El patrón de un barco portugués, *La Santísima Trinidad*, dice que en Faro, la mitad de la escuadra inglesa cruza desde el cabo de San Vicente hasta Cantin. En vista de las noticias, Liaño ordena repetir la salida a la descubierta de las mismas

⁵⁴ *Relación de los oficiales y particulares de guerra que componen el cuerpo de la Armada con expresión de los destinos en que hoy 31 de julio de 1742 se hallan*, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 9.

⁵⁵ Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Cádiz, 5 noviembre de 1747, AGS, SMA, Expediciones a Indias, leg. 400.

⁵⁶ Órdenes a Juan de Egues, San Lorenzo, 9 de noviembre de 1747, ibídem.

⁵⁷ *Órdenes y señales que han de observar los navíos de mi comando en esta presente campaña, dadas a bordo del León en la bahía de Cádiz*; Juan de Egues, en Puntales, a 19 de diciembre de 1747, ibídem.

embarcaciones, para volver a explorar los cabos y la ensenada. Sin embargo, la información es confusa. Ensenada desconfía de algunas de las fuentes a las que inicialmente se ha dado crédito, y se lamenta que por confiar en su credibilidad se haya detenido la salida de la flota, habiendo gozado en estos días de vientos favorables para la salida⁵⁸.

El 29 de diciembre vuelve a reunirse la junta de oficiales y pilotos. El tiempo es malo e impide la salida del convoy. Liaño sigue enviando embarcaciones a la descubierta, con la orden de que, si avistan al enemigo, vuelvan inmediatamente a puerto a comunicarlo. Cuando el tiempo cambie, la flota ha de partir, si no han llegado malas noticias⁵⁹. Pero la climatología no acompaña. En invierno, el tiempo suele ser malo para navegar. Los vientos y los temporales impiden a la flota hacerse a la vela durante todo el mes de enero.

Varas y Valdés maneja nueva e inquietante información. En la ría de Lisboa se hallan quince navíos ingleses preparados para salir a la mar en cuanto tengan noticias de que la flota española así lo ha hecho. Otra fuente asegura que en Lisboa hay doce navíos de guerra ingleses de diferentes portes, que han de incorporarse a otros ocho ya navegando, a la espera de la flota de Nueva España. El oficial de la Armada y vigía de la torre de Cádiz, Antonio Tavira, ha reconocido distantes a diez o doce leguas a nueve navíos con rumbo Norte, y ha asegurado que el más cercano era inglés. Son pésimas noticias. La junta celebrada el 2 de febrero determina seguir en Cádiz, enviar las noticias a la Corte, y esperar órdenes. Liaño manda al comandante del Campo de San Roque que ponga el mayor cuidado en observar a los navíos ingleses que llegan a Gibraltar o navegan hacia Levante⁶⁰. Esta vez tres tartanas se hacen a la mar para un nuevo reconocimiento y crucera sobre los cabos de San Vicente. El rey avala la decisión de la junta gaditana, pero advierte que todo debe estar listo para la partida en cuanto las dificultades se aclaren⁶¹. Ensenada está convencido de que algunas de las noticias que recibe Varas sobre las flotas de guerra

⁵⁸ El marqués de la Ensenada a Francisco de Liaño, Madrid, 30 de enero de 1748, *ibídem*.

⁵⁹ Juan de Egues al marqués de la Ensenada, Cádiz, enero de 1747, *ibídem*.

⁶⁰ Francisco de Varas y Valdés al marqués de la Ensenada, Cádiz, 3 de febrero de 1748, *ibídem*.

⁶¹ Francisco de Varas y Valdés al marqués de la Ensenada, Buen Retiro, 7 de febrero de 1748, *ibídem*.

inglesas en Lisboa son falsas, y que “encierran algún secreto, misterios disfrazados con capa de celo, nada favorable a los intereses del Rey y de nuestro comercio”. Conviene que se averigüe positivamente la realidad de estas informaciones⁶².

En febrero surge un nuevo problema, que puede afectar a la salida de la flota. El tribunal de la Casa de la Contratación a Indias y su fiscal han expuesto a Ensenada que *El León*, el *Xavier* y *La Galga* van tan sobrecargados que al primero sólo le quedan tres pies de batería, al segundo dos y al tercero uno y medio, y esto sin tener a bordo los botes y lanchas, las anclas y los cables con que están amarrados. Los navíos no están en estado de defensa, y saldrán expuestos a ser batidos con facilidad, si encuentran enemigos en su viaje. El rey muestra su contrariedad. Tiene dicho reiteradamente que los bajeles deben salir marineros y defendibles. Así pues, ordena que se examinen las baterías y entrepuentes de estos tres bajeles, sin dejar de recordar que no por esto debe atrasarse ni un instante la salida de Egues⁶³. Ciprián Aufrán, capitán de maestranza del arsenal, recibe la orden de poner a los tres bajeles en estado navegable, con sus baterías y entrepuentes zafos. El *León* y el *Xavier* son rápidamente acondicionados, pero *La Galga* presenta defectos de construcción y su batería es poco floreada⁶⁴.

Ante la situación de estancamiento, el 15 de febrero de 1748 Ensenada decide no esperar más y habilitar dos tartanas para conducir el azogue a Veracruz. El mineral debe llegar a Nueva España cuanto antes. Hay que empezar a habilitar una embarcación con 600 quintales que han sido extraídos del navío *El León*, y advierte el marqués a Liaño que le hará responsable personalmente de cualquier detención “viciosa” que se produzca en este asunto. Aunque en este momento no hay muchas embarcaciones en la bahía dispuestas para el flete, el jefe de escuadra hace lo imposible por echar mano de las que hagan falta para el fin que se le ha ordenado⁶⁵.

⁶² El marqués de la Ensenada a Juan de Lángara, 9 de febrero de 1748, ibídem.

⁶³ Comunicación a Francisco de Liaño, Madrid, 13 de febrero de 1748, ibídem.

⁶⁴ Cuando la primera batería posee bastante altura sobre la superficie de la mar. Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Cádiz, 22 de febrero de 1748, y Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Cádiz, 27 de febrero de 1748, ibídem.

⁶⁵ El marqués de la Ensenada a Francisco de Liaño, 15 de febrero de 1748 y Francisco de Liaño al marqués de la Ensenada, Cádiz, 20 de febrero de 1748, ibídem.

Finalmente, parece que no va a ser necesario anticipar el envío de azogues a la flota. A principios de marzo, Egues recibe los planes para la partida hasta Canarias, con las instrucciones, el derrotero para la escuadra y los registros, junto a dos pliegos cerrados con la derrota, las señales de reconocimiento y el *rendez-vous* que habrá de seguir desde las Islas Canarias⁶⁶. El 14 de marzo de 1748 es el día tan esperado. La flota de Juan de Egues sale del puerto de Cádiz con dirección a Veracruz⁶⁷, con nueve navíos del rey y embarcaciones mercantes. Liaño escolta al convoy con algunos barcos de guerra desde Cádiz hasta las Islas Madeira, en donde la formación queda dividida en dos grupos, después de hacer las señales de separación⁶⁸.

Los servicios de Liaño en relación con la flota de Egues han llegado a su punto final en Madeira. Allí tres navíos de la formación toman rumbo a la Mar del Sur y Buenos Aires, cinco franceses se encaminan a la Martinica y otros puertos, y otra embarcación a Maracaibo. El resto seguirá a Egues, en formación de conserva.

La experiencia de preparación de la flota de 1748 se ha hecho especialmente difícil por la continuación de la guerra y el bloqueo que sobre el puerto de Cádiz han ejercido las escuadras inglesas. La correcta coordinación entre los mandos responsables de la escuadra y su interlocución con el secretario de Marina, han resultado decisivos para la salida de la flota. El segundo elemento fundamental ha sido la información. La importancia de la veracidad de las indagaciones realizadas y la rapidez de su transmisión a los centros de decisión se han convertido en elementos clave para el buen fin de la expedición. La contrainformación también ha jugado su papel, como factor de

⁶⁶ Juan de Egues al marqués de la Ensenada, 5 de marzo de 1748, *ibídem*.

⁶⁷ Pedro de Mendinueta al marqués de la Ensenada, Cádiz, 15 de marzo de 1748, *ibídem*. Los mandos de los tres navíos de guerra que viajan en la flota de 1740 son, en el navío *El León*, su comandante, Juan de Egues. El 2º comandante, Luis de Córdova. En la fragata *El Xavier*, su comandante, el capitán de navío conde de Vega Florida. El 2º comandante, el capitán de fragata Miguel de Sada. En la fragata *La Galga*, su comandante, el capitán de navío frey Blas de la Barreda. El 2º comandante, el capitán de fragata Francisco Bonechea. *Relación que comprende el Estado mayor, oficiales mayores, infantería, oficiales de mar y artillería, artilleros, marineros, grumetes, pajes, criados y transporte de gente de mar que están embarcados en los bajeles León, Xavier y Galga, que al mando del capitán de navío d Juan de Egues se hallan próximos a navegar para la América*, Cádiz, 9 de febrero de 1748, *ibídem*.

⁶⁸ La separación se produce el 22 de marzo de 1748. *Egues dice haber hecho la señal de separación don Francisco de Liaño y haberla ejecutado siguiéndole los navíos de su convoy*, a bordo del *León*, al este de Santo Domingo, 3 de mayo de 1748, *ibídem*.

confusión y generador de decisiones incorrectas. La etapa gaditana de Francisco de Liaño llega hasta el año 1749, sólo alargada unos meses más por un nombramiento temporal como gobernador interino de la ciudad, ante la ausencia del titular Juan de Villalba Angulo⁶⁹.

El 28 de febrero de 1750 el jefe de escuadra es nombrado comandante del departamento de Cartagena, en sustitución de Carlos Reggio y Gravina⁷⁰. Se trata del último tramo profesional, que completa el ciclo de servicios del marino para la Real Armada.

A su llegada al departamento, Liaño habla de la incomodidad de las habitaciones en las que se halla alojado y solicita que se le permita residir en la antigua casa academia que sirvió para la enseñanza de los guardia estandartes de galeras⁷¹. En su etapa cartagenera, el jefe de escuadra afronta años llenos de actividad, coincidentes con la edificación del arsenal y con la construcción naval desarrollada en sus propios diques. La junta de asistencia departamental estará formada por Anibal Petrucci y Agustín de Idiáquez. Su secretario, Pedro Pareja⁷².

Las obras del arsenal se desarrollan a buen paso, dirigidas por el ingeniero militar Sebastián Ferigán Cortés, auxiliado de José Dufresne, Mateo Vodopich y Pedro Torbe⁷³. En enero de 1750 ya está aprobado el proyecto de construcción de las cinco naves destinadas a la conservación y fabricación de arboladura. También se trabaja en el terreno para la construcción de los muelles y dársenas, en el proyecto de cuartel para los batallones de Marina, el pabellón de oficiales, la herrería para la fábrica de anclas, herrajes y cerrajería, y en el futuro hospital. En ese mismo año llegan al arsenal constructores ingleses contratados por Jorge Juan en Londres, a cuyo frente destaca Eduardo Bryant. Juan supervisa una parte importante de las obras y trabaja con Ferigán sobre

⁶⁹ Se nombra gobernador interino al jefe de escuadra d Francisco Liaño, de la Orden de San Juan, 18 de diciembre de 1748, Archivo Municipal de Cádiz (AMC). *Actas capitulares de la muy noble, muy leal y muy heroica ciudad de Cádiz, padre de la patria*, 5082.

⁷⁰ En virtud de la misma orden, el marqués de la Victoria asume el mando del departamento de Cádiz, así como la dirección general de la Armada. Liaño llega a Cartagena y toma el mando el 27 de abril de 1750, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 14.

⁷¹ Cartagena, 12 de agosto de 1750, ibídem.

⁷² Resolución de 31 de agosto de 1750, ibídem.

⁷³ Respecto a la etapa de Liaño como comandante del departamento de Cartagena, vid. JUAN GÓMEZ VIZCAÍNO, "El departamento marítimo de Cartagena de Levante (1750-1753) y el teniente general Francisco Liaño y Arjona", en *Revista de Historia Naval*, 113, 2011, pp. 65-90.

los diques de carena en seco. La labor del capitán de navío alicantino también se hace notar en una instrucción para la fabricación de jarcia y en el asesoramiento sobre la construcción de cuatro jabeques que se están fabricando desde hace semanas⁷⁴.

El departamento de Cartagena es clave para la lucha contra la piratería berberisca. Los navíos *San Felipe* y *Nueva España*, junto a los cuatro jabeques que se están construyendo, conformarán la escuadra dirigida por Pedro de la Cerda para la lucha contra las fragatas y jabeques argelinos⁷⁵.



LÁPIDA DE FRANCISCO LIAÑO Y ARJONA. **Nota a pie de página:** *Lápida de frey don Francisco de Liaño y Arjona, enterrado en 1753 en el convento de San Diego —Fuentes de León, Badajoz—. Cesión de la imagen por su descendiente, Fernando Liaño de la Torre.*

⁷⁴ GÓMEZ VIZCAÍNO, *ibídem*, pp. 76 y siguientes.

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 68 y 84.

Los buenos resultados obtenidos en Cartagena proporcionan a Liaño una de sus últimas satisfacciones, el ascenso a teniente general en 20 de septiembre de 1752, meses antes de su fallecimiento⁷⁶. En el final de sus días, Francisco de Liaño otorga su último y definitivo testamento⁷⁷. Quiere ser enterrado junto a su padre, en la capilla familiar de la Virgen del Buen Suceso, sita en el convento de San Diego, en Fuentes de León. Sus últimas voluntades confirman el mismo carácter que, con treinta años le había llevado a testar estando en Cádiz, antes de salir a navegar: devoto cristiano, ahorrador, sin cuentas pendientes y deseoso de descansar *in perpetuum* en su tierra. Liaño dispone la celebración de misas por su alma, y la entrega de limosnas a varias iglesias de su villa de nacimiento, y a los pobres necesitados naturales de Fuentes de León. Al tiempo de su muerte, se abonarán los salarios que correspondan a sus criados, y además, se les añadirán dos pagas. Joaquín Sánchez, el ayuda de cámara, recibirá cien pesos, y María Cortés, su ama, veinticinco. Los albaceas testamentarios de Liaño serán dos caballeros cualesquiera de su venerada Orden, y José del Duque, fiel y leal amigo, del Consejo de Su Majestad y ministro de la Contaduría Mayor de Cuentas. Las cuentas de su encomienda de Villaescusa y Cañizar han de ser administradas por el bailío frey Fernando de Aguilera, recibidor en Valladolid.

La lista de deudores es amplia, con débitos que oscilan en diferentes cantidades, pero que revelan vínculos económicos con familiares, amigos, compañeros de profesión y de la Orden de San Juan: el marqués de Casa Recaño, le debe mil trescientos pesos corrientes, utilizados sobre una hipoteca de una casa de la Isla de León; Juan Gerbaut, intendente de Marina, 200 pesos dobles; Joaquín de Villena, marqués del Real Tesoro y sanjuanista, 400 pesos corrientes; frey Gaspar de Molina, obispo de Almería, 300 pesos corrientes; Juan José de Palafox, gobernador de Cartagena, 2100 reales de vellón; Miguel Carrer, vecino de Puerto Real y residente en Cartagena, 500 pesos corrientes; Francisco Mojica, vecino de Cádiz, 2000 pesos, y Antonio Penderichi, capitán del puerto de Mazarrón y Águilas, 30 pesos corrientes. También integran la lista de créditos cantidades que el marino todavía no ha cobrado, procedentes de sus

⁷⁶ 20 de septiembre de 1752, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 15.

⁷⁷ *Testamento de Francisco de Liaño y Arjona, 2 de enero de 1753*, Biblioteca Nacional de Malta. Archivo de la Orden de Malta, 931/7, 36, pp. 138-143. *Desapropio del Comendador frey don Francisco de Liaño, muerto en Cartagena a los 18 de enero de 1753*, Archivo de la Orden de Malta, 930, pp. 134-139.

sueldos, o bien sumas que ha tenido que adelantar para la manutención de la mesa en el departamento de Cádiz⁷⁸. Forman parte de su patrimonio los muebles, la plata labrada, ropa blanca y de color, las piezas del servicio de cocina, un coche, cinco mulas con seis dobles guarniciones, libreas dobles de invierno y verano, y los arreos.

Liaño ha ido entregando a lo largo de su vida cantidades a sus sobrinos, entre ellos a Joaquín, caballero de la Orden de Santiago, con la finalidad de que sean invertidas en el adecentamiento de su casa “que la injuria de los tiempos tenía arruinada”. Pero también les ha dado dinero para que comprasen para sí otras casas en Cádiz y en la villa de Puerto Real.

Sorprendentemente, la cláusula más importante del último testamento de Liaño, en la que se dilucida el destino del patrimonio sobre el que los estatutos de su sagrada Religión le permiten disponer, deviene un misterio. Liaño encarga a José del Duque —su hombre de confianza— que disponga de esa cantidad “en los fines y en beneficio y favor de la persona o personas que ya yo le tengo comunicado dispuesto y señalado en un papel privado y firmado mío...”. Además, el ministro de la Contaduría mayor de Cuentas recibe el encargo de utilizar 1200 pesos corrientes de su patrimonio “para que los convierta en los fines que le tengo comunicado privadamente”. Tamaño misterio conduce a la obvia conclusión de que, por voluntad del marino, el destino de ese dinero ha de quedar en secreto. Por si ello no ha quedado claro, advierte la “prohibición que hago de que persona alguna aunque más caracterizada con cualquier representación, ni otro motivo, se entrometa ni mezcle contra las disposiciones ni deliberaciones que fueren del referido señor don José del Duque...”.

El teniente general de la Real Armada fallece el 18 de enero de 1753⁷⁹. Su ataúd es cerrado con tres candados, cuyas llaves conservan el gobernador de la plaza, Juan Palafox y Centurión, el intendente del departamento, Francisco

⁷⁸ Al respecto, *Liaño repite su instancia a que se le abone gratificación de mesa*, Cádiz, 17 de junio de 1743, AGS, SMA, Oficiales de Guerra de Marina, leg. 10; y *Francisco de Liaño pide que se le socorra a cuenta de sus alcances*, Cádiz, 14 de enero de 1744, *ibidem*, leg. 11; y *Varas sobre gratificación de Liaño*, Cádiz, 13 de enero de 1750, *ibidem*, leg. 14.

⁷⁹ *El marqués de la Ensenada contesta al aviso del fallecimiento del teniente general don Francisco Liaño*, Madrid, 5 de febrero de 1753, AGMAB, Cuerpo General, Asuntos personales, leg. 620/621.

Barrero y el caballero de la Orden de San Juan, Miguel de Sada. Sus restos son trasladados a Fuentes de León y enterrados en la capilla familiar.

La vida de Francisco de Liaño y Arjona representa la larga y brillante carrera de un oficial de la Armada de la primera mitad del siglo XVIII, que puede vanagloriarse de haber ejercido la comandancia en los tres departamentos marítimos peninsulares y de haber prestado valiosos servicios a la Corona española.

