

EXTREMADURA Y LA MAR

José FERNANDEZ GAYTAN
Coronel de Infantería de Marina

Introducción

Aunque Extremadura, por su situación geográfica, alejada de la mar, no parece indicada como cuna de marinos, es, sin embargo, una región a la que ésta nunca le fue extraña.

Es en el Mediterráneo donde extremeños insignes destacan en las luchas contra corsarios turcos y berberiscos, en las campañas de Italia, etc.: son un Alvaro de Sande, un Pizarro *el Viejo*, en Trujillo; también en el Atlántico, donde un García de Paredes, sobrino del conocido por el *Hércules y Sansón de España y Extremadura*, también de Trujillo; un García de Cárdenas, hijo de los condes de la Puebla, de Llerena, quien se halló, embarcado en el galeón *San Marcos*, de la escuadra de Portugal, en la Gran Armada, mal llamada Armada Invencible, donde, al encallar el galeón, desapareció, ignorándose si fue hecho prisionero y asesinado o se ahogó.

Pero donde la gloria de Extremadura brilla en todo su esplendor es en la epopeya de las Indias; en ella; los hijos de esta tierra, son los navegantes y conquistadores por excelencia, pero no es aquí del caso referirnos a ellos, quede para otra ocasión.

El advenimiento al trono de España de la Casa de Borbón, supone un cambio profundo en las estructuras estatales. Acabada la guerra de Sucesión (1702-1714), fue preocupación constante del nuevo monarca, Felipe V, la organización del Estado, que lleva a cabo con los llamados decretos de *Nueva Planta*. Por lo que a la Marina se refiere, se hallaba ésta en un estado de postración suma, al punto de que, al subir al trono éste, en la lista de buques de la Real Armada únicamente figuraban cuatro navíos; y son los secretarios de Estado y del Despacho de Marina, o ministros de Marina, de nueva creación, Patiño, Marqués de la Ensenada y Campillo, con la ayuda de eficientes colaboradores, quienes proceden a dictar normas referentes a la construcción naval, organización de los varios Cuerpos de la Real Armada, etc.

Creada por Patiño, el año 1717, la Real Compañía de Caballeros Guardiamarinas, en Cádiz, pasó ésta el año 1769, a la isla de León —el actual San Fernando—; por el año 1776, se crearon otras dos más, una en El Ferrol y la otra en Cartagena, una en cada Departamento Marítimo, y fue en ellas donde se les formó asiento, como caballeros guardiamarinas, a un buen número de extremeños.

Las conocidas obras *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas*, de Juan Moreno de Guerra y Alonso (Madrid, 1913), y, la titulada *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*, de Dalmiro

de la Válgoma y el Barón de Finestrat (Madrid, 1943-1956), nos dan noticias de extremeños que sirvieron en la Real Armada, se trata de los expedientes para el ingreso de los mismos, la última de las cuales cita a ochenta, de las dos provincias, que figuraron en sus escalafones durante el siglo XVIII hasta mediados del XIX; posteriormente, Antonio del Solar y el Marqués de Ciadoncha, en *Marinos Extremeños*, nos recuerdan algunos de los que, en la época en que vivieron, adquirieron un justo renombre por sus hechos, bien de carácter militar o científico.

En este trabajo, que, por razones comprensibles, no puede ser exhaustivo, vamos a referirnos a varios que, en su momento adquirieron una merecida fama.

Marinos extremeños

Fue el siglo XVIII abundante en figuras ilustres en nuestra Armada, entre éstas ocupa un lugar destacado, aunque algo olvidado, Francisco José de Ovando y Solís, Marqués de Ovando, nacido en Cáceres y bautizado el día 3 de octubre de 1693. Tomó parte, durante la guerra de Sucesión (1702-1714), como cadete, en la compañía que había organizado su familia, año 1710, encontrándose en el sitio de Campomaor y cerco de Barcelona; participando también en el sitio de Manresa y en otras acciones en tierras catalanas. Firmada la paz de Utrecht (13-VII-1713), siguió Ovando la carrera de las armas, ingresando, el 11 de octubre de 1717, en la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz, embarcando, al año siguiente, en el navío *San Luis*, tomando parte en varias acciones navales. El 24 de febrero de 1720, pasó, como capitán de infantería, al regimiento de la Corona, hasta 1728, en que, de nuevo reingresó en la Real Armada como teniente de navío, embarcando en la fragata *Génova*, de la escuadra del Marqués de Mari, hasta el año 1730, en que pasó a la isla de León, en cuyo arsenal de La Carraca, de reciente creación, hizo estudios relativos a la construcción naval; fue entonces cuando inventó una bomba para achicar el agua en los barcos; fundida en la Maestranza de Sevilla, se probó, en el dicho arsenal, pero las dificultades con que tropezaba y su embarco obligaron a suspender estas pruebas, aunque por el año 1733 y desde Alicante escribiera al ministro de Marina, Patiño, manifestándole que, pese a haberse demostrado su eficacia y mejorando a las que ya había, que eran de madera y precisaban para su manejo mayor número de operarios y más trabajo, la Maestranza no le atendía, alegando lo costoso de su fundición; todo esto hizo que fracasara en la construcción de su invento.

Por el año 1731, embarcado en la fragata *Guipúzcoa*, de la escuadra del Almirante Francisco Cornejo, tomó parte en el desembarco de un cuerpo de tropas españolas en Liorna (Italia), a fin de garantizar la sucesión del Infante D. Carlos —el que después sería Carlos III de España— en los ducados de Parma, Plasencia y Toscana. El año 1733, estuvo embarcado en el navío *Príncipe*, de la escuadra del almirante Antonio Serrano, destinada a la

ocupación de varias plazas africanas; ascendido a capitán de navío, tomó el mando de la *Galga*, de la escuadra del Almirante Clavijo; más tarde se incorporó a la de Gabriel de Alderete, tomando parte en varias acciones: ocupación de Nápoles, Brindisi, etc. El año 1734, el Duque de Montemar, general en jefe del Ejército Expedicionario Español, le ascendió a teniente coronel de infantería, y, en Nápoles, el Rey le concedió, por los méritos contraídos, el título de Marqués de Castell-Brindisi, que cambió, en 8 de agosto de 1734, por el de Marqués de Ovando. Hasta el año 1736, se halló mandando el navío el *León*; en este mismo año pasó a la Armada de Barlovento. En la fragata *San Cayetano*, de su mando, pasó a La Habana, de aquí a Veracruz, incorporándose a la escuadra del Almirante Pintado; por el año 1737, y en virtud de órdenes del Virrey de Nueva España, Arzobispo Vizarrón, y del Gobernador de La Habana, Francisco de Güemes y Horcasitas, efectuó reconocimientos, levantando planos de la costa de Florida, redactando una memoria de los trabajos realizados, así como trazando un derrotero. El año 1740 se hallaba en Cartagena de Indias, a las órdenes de Blas de Lezo, haciendo el corso por estas costas; participó en la defensa de esta plaza — 15-III, hasta el 21-V de 1741—, frente a los ataques del Almirante Vernon. A fin de impedir el paso de la escuadra inglesa, se ordenó hundir los navíos *Dragón*, de su mando, y *Conquistador*, medida que resultó ineficaz, ya que quedó espacio suficiente para que pudieran pasar los atacantes. Ovando, al quedarse sin barco, pasó destinado, con su graduación del Ejército, a mandar tropas de éste, participando en la defensa de la plaza, hasta el levantamiento del sitio por Vernon.

Después de seis años de permanencia en aguas y tierras americanas, autorizado por el almirante Rodrigo de Torres, Marqués de Matallana, para que pasara a España, a informar al monarca, comisionado por sus compañeros, de las peticiones de éstos y del estado de la Marina, así como elaboró un reglamento de sueldos y gratificaciones. Salió de La Habana, arribando a Lisboa el 19 de abril de 1742, de aquí pasó a Madrid, siendo recibido por el rey, Felipe V, quien le felicitó por su comportamiento, ordenándole se incorporara a su séquito; fue en esta época cuando escribió un *Diario* del sitio de Cartagena de Indias; el Ayuntamiento de Cáceres, su ciudad natal, también le felicitó por su heroico comportamiento en dichos sucesos. En octubre de dicho año de 1743 ascendió a jefe de escuadra.

Siendo necesario organizar un plan de defensa de las costas de nuestros dominios americanos frente a los ataques de ingleses y piratas, fue encargado Ovando de examinar las plazas, puertos y arsenales del Virreinato de Perú; el 1 de octubre de 1743 recibió el nombramiento de inspector y jefe de la escuadra del Mar del Sur; salió de Pasajes rumbo a Caracas, de donde pasó a Cartagena de Indias y Portobelo, y, por Guayaquil, a Lima. Durante seis meses estuvo dedicado a perseguir al comodoro inglés Anson y haciendo el corso.

El 9 de julio de 1745 fue nombrado Gobernador interino de Chile, cargo que desempeñó hasta el 25 de marzo de 1746.

El día 20 de julio de 1750 tomó posesión de su cargo de Gobernador de las islas Filipinas, cargo en el que cesó el 14 de noviembre de 1754.

Durante su gobierno en el archipiélago filipino, realizó una labor eficaz, favoreciendo el desarrollo comercial y económico, introduciendo importantes reformas, tanto en materia referente a la Real Hacienda, que se hallaba en un estado calamitoso, como relativas a la agricultura, industria y minería, reorganizando y mejorando el tráfico con la Nueva España, a cargo del galeón de Acapulco; mejoró las defensas de las islas, reorganizando el Ejército; por entonces inventó un pequeño cañón, que, servido por un solo hombre, disparaba diez tiros por minuto; fue un gran impulsor de la marina filipina, fundando, además, un aula para colegiales distinguidos en sus estudios, solicitando del Colegio de San Telmo, de Sevilla, doce colegiales; todos estos jóvenes embarcaban, repartidos, en cada galeón, recibiendo allí enseñanzas de un maestro, de matemáticas, pilotaje y maniobra.

En el año 1755, relevado de su cargo, embarcó en el galeón *Santísima Trinidad*, rumbo a Nueva España, hallándose éste a la altura del golfo de California, falleció Ovando, recibiendo sepultura en aguas del océano Pacífico, la Mar del Sur, que un 23 de septiembre de 1513 descubriera otro extremeño: Vasco Núñez de Balboa.

En su testamento, entre otras mandas, dedicaba una para la creación, en Cáceres, de una Academia de Matemáticas, que debería sufragarse con el dinero que, por sueldos no satisfechos, unos 40.000 pesos, se le adeudaban; para tal fin redactó un reglamento, en el que determinaba los estudios y clases que en ella deberían curarse, pero este propósito no se logró, por no conseguir sus herederos *cobrar los sueldos que se le debían*.

Otra ilustre figura de la Real Armada en esta época es la de José Solano y Bote, nacido en Zorita (Cáceres), el 11 de febrero de 1726. El 20 de abril de 1742 se le formó asiento de guardiamarina en la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, embarcando, una vez acabados sus estudios, en el navío *Soberbio*, de la escuadra del Mediterráneo, del mando de Juan José Navarro, Marqués de la Victoria; embarcado en este navío, tomó parte en el combate naval de Cabo Sicié (22-II-1744) contra la escuadra inglesa del almirante Mathews. En esta acción, por su valeroso comportamiento fue ascendido a alférez de fragata. Pese al corto tiempo de servicio, por la aptitud e inteligencia demostrada, fue uno de los oficiales designados para acompañar a Jorge Juan en su viaje a Inglaterra, Francia, Holanda y Rusia, con objeto de estudiar los progresos de la ciencia naval y la organización de aquellas Marinas.

Ya de capitán de fragata pasó a la América meridional, designado como uno de los comisarios para concurrir con los de Portugal a *el establecimiento de la nueva línea prevenida* en el Tratado de Límites, firmado por ambas Cortes, el 13 de enero de 1750; por este particular mérito fue ascendido a capitán de navío en 1760. Vuelto a España se le confirió la tenencia de la Real Compañía de Guardias Marinas. En la guerra contra Inglaterra y Portugal se emprendió en 1762, se le dio el mando del navío *Rayo* y, acabada ésta, por

Real Despacho de 12 de junio de 1763, fue nombrado Gobernador y Capitán General de la provincia de Venezuela; durante su gobierno dio muy atinadas disposiciones, tanto en asuntos civiles como militares, fundando, con sus rentas, el Hospital del Real Amparo, de niños expósitos y huérfanos, así como también a sus expensas se hizo en la capital el experimento de la inoculación de la vacuna contra la viruela. Desalojó a los ingleses que se habían establecido en la isla de la Tortuga, Isla Blanca, Orchilla y los Roques, organizando también otras expediciones contra los mismos instalados en Baiaonda.

Por un Real Despacho de 20 de septiembre de 1770 se le confirió el gobierno y Capitanía General de la Española, con la presidencia de la Audiencia de la misma. Durante el tiempo de su mandato dio importantes providencias, fomentando la libertad de comercio y estimulando el cultivo de los campos, para lo cual fundó una sociedad de agricultura y crianza, creó una Escuela de Matemáticas, reforzó y mejoró las fortificaciones, perfeccionó la recaudación de la Real Hacienda, aumentó las guardas de mar y tierra, armando guardacostas para la vigilancia de las mismas, pero su principal obra de gobierno fue, sin duda, la conclusión del Tratado de Límites de 29 de febrero de 1776, ratificado en Aranjuez el 3 de febrero de 1777, por él se respetaban los límites tradicionales entre las partes española y francesa de la isla; por esta razón, el escritor dominicano García escribió que: *puede decirse sin temor de sufrir equivocación que el período de la administración del brigadier Solano fue la edad más feliz y venturosa que tuvo ella (la provincia) en la época de que tratamos*. El 3 de agosto de 1778 cesaba Solano en su mandato de la Española, solicitando del monarca continuar sus servicios en la Real Armada.

El año 1779 ascendió a jefe de escuadra; al estallar la guerra con Gran Bretaña, salió de El Ferrol como segundo de la escuadra del mando de Antonio de Arce, que, reuniéndose con la combinada hispano-francesa a las órdenes de Luis de Córdoba y de Orvilliers, respectivamente, penetró audazmente en el Canal de la Mancha persiguiendo a la escuadra inglesa hasta sus puertos. De regreso la escuadra a Cádiz, se le confirió a Solano el mando de una de doce navíos que, protegiendo un convoy con 12.000 hombres, iba destinado a socorrer nuestras plazas de la América septentrional y Antillas, misión que realizó con éxito, así como la expedición que en 28 de octubre, fracasada en un principio por el mal tiempo, efectuó a Panzacola (Florida), en la que al mando de una escuadra de siete navíos y cinco fragatas, que conducían 3.800 hombres de desembarco, *fondeásteis delante de la boca del puerto para oponeros á la Escuadra y socorro enemigo que se esperaba, y para facilitar, como en efecto facilitásteis, aquella conquista con que recobré mis dominios de la Florida Occidental*.

En 1782 asciende a teniente general, obteniendo con retención del mando de la Escuadra, el Apostadero de La Habana. Terminada la guerra (25-VII-1784), le acordó el Rey merced de título de Castilla, para sí y sus descendientes legítimos, con la denominación de Marqués del Socorro, poste-

rior al de Vizconde del Feliz Ardid; la Real Cédula de creación del Marquesado del Socorro, decía: *Y que habiéndoseos tomado la residencia del tiempo que servisteis estos empleos, vista en mi Consejo de las Indias, se os declaró por buen Ministro limpio y recto, y celoso de mi Real Servicio y muy acreedor y digno á que Yo os dispense mayores honras y gracias (...)*

De regreso a Madrid, fue nombrado Consejero de Estado. En 1790, el rey, Carlos IV, le dio el mando de la escuadra que se organizó para evitar que Inglaterra se apoderase de Nutka, aunque por haberse llegado a un acuerdo con dicha nación se hiciera innecesario, por lo que Solano regresó a la Corte a su destino de consejero de Estado. Rotas de nuevo las hostilidades con la Gran Bretaña, se le confirió el mando de la escuadra de América (cuatro navíos y siete fragatas), a la que habrían de unirse las divisiones de Aristizábal y Apodaca. Salió Solano de Cádiz, destruyendo los establecimientos ingleses de Chateaux y Bull, arrasó las islas de San Pedro y Miquelón, echó a pique más de cien buques enemigos y a su regreso, que hizo únicamente con cuatro navíos, recaló en Vigo, volviendo de nuevo a su destino en Madrid.

El año 1802 se le dio el mando de la escuadra que había de pasar a Nápoles, donde embarcó a la princesa María Antonia, que había de desposarse con el Príncipe de Asturias, y al Príncipe heredero de Nápoles, Francisco, que había de hacerlo con la Infanta de España María Isabel de Borbón, a los cuales condujo a Barcelona efectuados en esta ciudad los principescos desposorios, y teniendo el Príncipe de Nápoles que trasladarse a su país, le fue encomendado a Solano efectuar este servicio con su escuadra; con este motivo, en la promoción de gracias que hubo aquel año, fue ascendido a capitán general de la Real Armada. De nuevo vuelve a Madrid a su cargo de consejero de Estado, falleciendo el 24 de abril de 1806. Caballero de la Orden Militar de Santiago, Gran Cruz de la de Carlos III y gentilhomme de Cámara de S. M. con ejercicio; en su honor —raro privilegio—, Carlos IV levantó la prohibición existente de conferir honores fúnebres en la plaza donde los reyes residían.

También el Marqués del Socorro escribió una obra titulada *Señales para á la vela de día y de noche dirigirse la Armada del Rey, del mando*. Madrid, 1794.

Antonio María Quintano de Silva y Mendoza, nacido en Fuente del Maestre (Badajoz), el año 1777. El 11 de diciembre de 1794 se le formó asiento de guardiamarina; el 1 de julio de 1796 embarcó en el navío *San Telmo*, del que pasó, el 3 de agosto del mismo año, a la fragata *Gertrudis*. El 24 de julio de 1804 pasó destinado al servicio de Batallones, y hasta entonces había permanecido embarcado en distintos buques, a bordo de los cuales tomó parte en diversos combates contra los ingleses e insurgentes americanos. El 24 de junio de 1818, y con la corbeta *Diamante* y bergantines *Vengador*, *Alerta* y *Realista*, de su mando, derrotó una corbeta, un bergantín y dos goletas de los separatistas de Buenos Aires, que pretendían apoderarse de la ciudad. Por Real Orden de 27 de agosto de 1835, se le nombró director del

Colegio de San Telmo, de Sevilla. A su fallecimiento era teniente general de la Real Armada.

Tomás de Ugarte y Liaño nació en Zafra (Badajoz), el 15 de abril de 1756. En 26 de febrero de 1770 se le formó asiento de guardiamarina en la Real Compañía de Guardiasmarinas, en la Isla de León, ascendiendo a alférez de fragata el 6 de mayo de 1773; a alférez de navío, el 16 de marzo de 1776; a teniente de fragata, el 23 de mayo de 1778; a teniente de navío, el 27 de mayo de 1780; a capitán de fragata, el 21 de diciembre de 1782; a capitán de navío, el 14 de enero de 1789; a brigadier, el 18 de julio de 1797, y a jefe de escuadra, el 5 de octubre de 1802.

Estuvo embarcado por los mares de Europa y América, hallándose en diversas expediciones a Santa Catalina, Panzacola, Jamaica y Providencia, entre otras; en la de Panzacola (Florida), mandando el bergantín *Lebrel*, fue el primero que entró. En Santa Catalina (Brasil), y en la escuadra del Marqués de Casa-Tilly, protegió el desembarco de las fuerzas que rindieron el castillo de Santa Cruz. Mandó una presa portuguesa con víveres y jarcias desde Santa Catalina al Río de la Plata, así como las fragatas *Minerva*, la *Colón*, con la que fue a Ceuta a recoger al enviado de la Corte de Marruecos; la *Bárbara*, la *Loreto* y el navío *San Lorenzo*. Por Real Orden de 18 de julio de 1797 fue nombrado comandante de marina del Apostadero del Callao de Lima; fue también, durante seis meses, oficial de órdenes del capitán de navío Miguel Maestre; también tuvo este mismo cargo en la División compuesta por los navíos *San Lorenzo* y *San Francisco de Paula*, fragata *Soledad* y lugre *León*. A finales de 1803 cesó en su destino de comandante del Apostadero del Callao; embarcado en la fragata *Mercedes*, donde arbolada su insignia, y con las *Clara* y *Asunción*, pasó a Montevideo (5-VI-1804), donde transbordó a la *Asunción*, y cuando como segundo jefe de la escuadra de José Bustamante y Guerra, aprontábase para salir rumbo a la península, fue atacado por una grave enfermedad de la que falleció en Montevideo, el 28 de septiembre de dicho año.

Diego de Quevedo y Quintano nació en Jerez de los Caballeros (Badajoz). El 19 de septiembre de 1750 obtuvo Carta-Orden de guardiamarina en la Real Compañía de Guardiasmarinas de Cádiz. El 20 de marzo de 1754 ascendió a alférez de fragata; a alférez de navío, el 20 de abril de 1757; a teniente de fragata, el 13 de julio de 1760; a teniente de navío, el 3 de septiembre de 1767; a capitán de fragata, el 21 de abril de 1774; a capitán de navío, el 13 de mayo de 1779; a brigadier, el 15 de noviembre de 1784, y a jefe de escuadra, el 25 de enero de 1794.

Hizo durante su carrera varias navegaciones, un viaje en redondo a Lima, dos a la América septentrional, cruzando el Atlántico. En el Mediterráneo sostuvo varios encuentros con los piratas berberiscos. En abril de 1759 embarcó como oficial propietario de batallones, de guarnición, en el navío *Firme*, de la escuadra de Andrés Reggio, pasando después al *Arrogante*. Más tarde embarcó en el *Príncipe*, transbordando, el 5 de febrero de 1761, al *Dichoso*, con el cual salió de El Ferrol en conserva del *Serio*, y a las órdenes

del jefe de escuadra Luis de Córdoba, rumbo a la América septentrional, donde prestó varios servicios, regresando a Cádiz el 24 de junio de 1764. Sirvió en arsenales y batallones. Embarcado en la fragata *Santa Catalina* pasó a Montevideo y el Callao, regresando a Cádiz en 1770. Después de mandar varios buques, fue nombrado mayor general del Departamento Marítimo de El Ferrol (1-VII-1774), destino que desempeñó con gran acierto. Tomó parte, a las órdenes de Antonio Barceló, en los ataques contra la plaza de Argel (1783 y 1784).

Designado intendente de marina del Departamento de El Ferrol (11-VI-1790), desempeñó este cargo hasta el 12 de enero de 1796, en que fue nombrado Consejero en el Supremo Consejo de la Guerra, hasta el año 1804, en que se retiró, falleciendo poco tiempo después.

Se había cruzado en la Orden Militar de Santiago. Otro hermano suyo, Francisco, también perteneció a la Real Armada, y otro, Pedro, fue obispo de Orense y tuvo una destacada actuación en las Cortes de Cádiz (1812).

Eustaquio Gianini y Bentallol nació en Badajoz, el 20 de noviembre de 1750; ingresó como cadete en el regimiento de Infantería de Milán; el año 1772, ya de subteniente, pasó a cursar estudios en la Real Academia de Matemáticas en Barcelona, aprobados éstos, y de nuevo incorporado a su regimiento, el 28 de junio de 1778 es agregado a los ingenieros de la Real Armada, como ingeniero hidráulico, alférez de navío, siendo destinado a El Ferrol, desempeñando, tanto aquí como en La Coruña, varias comisiones, entre ellas la del levantamiento de planos de la costa de Galicia; en sus ascensos de ingeniero ordinario, teniente de navío, como de ingeniero en segundo, capitán de fragata, continúa en este mismo destino; asciende a ingeniero en jefe, capitán de navío, el año 1803, pasando, poco después, destinado a Buenos Aires, encargándosele de la construcción de su puerto que, por razones que aquí no vienen al caso, venía retrasándose; la importancia del proyecto, realizado por Gianini, la manifiesta el almirante e historiador argentino Laurio H. Destefani, en su obra *Un Ingeniero Portuario en el Proceso de mayo*. Eustaquio Gianini capitán de navío ingeniero hidráulico, dice que: *Ha sido el mejor y más completo presentado en la época colonial. Lo era porque lo había hecho un hombre competente y profesional ya experimentado en España, que realizó las tareas completas y determinó la hidrografía del lugar, levantó su plano, tuvo en cuenta corrientes, vientos, fondos y litoral y entonces concretó su valioso proyecto de puerto*. Obra suya fue también la instalación del faro en la isla Flores, pero la carencia de fondos del Consulado le impidieron continuar este trabajo; otros muy importantes realizó, tales como el puerto de las Conchas, la población de San Carlos, de la que fue *trazador*, etc.

Durante las invasiones inglesas tuvo una actuación *correcta y honrosa*. Por el año 1808 fue nombrado gobernador intendente interino de la provincia del Paraguay. En 1810 se hallaba en la provincia de Santa Fe, interviniendo en el levantamiento de planos, estudios hidrográficos y otras actividades profesionales. Su labor cartográfica fue extensa, *de gran mérito y precisión*. Comenzada la Guerra de Independencia, su deseo fue volver a

España, pero no pudo conseguirlo, falleciendo en Buenos Aires a finales de noviembre de 1814.

José Lozano y García nació en Torre de Santa María (Cáceres), aunque en un principio siguió los estudios eclesiásticos, llegando a ordenarse de primera tonsura, bien pronto su afición por las cosas de la mar hizo que trocara sus hábitos sacerdotales por el uniforme de la Real Armada, ingresando en la Real Compañía de Guardiamarinas de El Ferrol, el 23 de enero de 1821. Se halló en el bloqueo de Tarifa, y mandó el falucho guardacosta *Astuto*. Durante la primera guerra carlista (1833-1840), desempeñó varias comisiones, una de ellas fue la de cruzar, con el bergantín *Soberano*, de su mando, las costas de Portugal, con acuerdo de las autoridades de este país, como consecuencia de noticia que se tuvo de que varios buques intentaban un desembarco de miguelistas (portugueses) y carlistas en la costa, entre Oporto y Caminha. Con el bergantín *Aquiles* hizo varios cruceros, continuando con otras comisiones con la corbeta *Descubierta*. Prestó varios servicios, tanto en estas costas como en las americanas. El año 1868, y con motivo de la revolución, fue separado del servicio, falleciendo en Madrid, ya de contralmirante, el 23 de mayo de 1870.

Luis de Mendoza González y Torres de Navarra nació en Jerez de los Caballeros (Badajoz). Se le formó asiento de guardiamarina el 5 de julio de 1804. Siendo guardiamarina, y embarcado en el navio *Príncipe de Asturias*, insignia de Gravina, se halló en la batalla naval de Trafalgar (21-X-1805). Según sus biógrafos, además de su carrera de marino, en la que llegó a capitán de navio graduado, fue un buen aficionado a la música, poesía y pintura. Colaboró también en revistas profesionales y fue académico de la Real de Nobles Artes de San Fernando y vicepresidente de la Subcomisión provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Mérida, así como caballero de la Orden de Santiago.

No sólo fueron almirantes, generales, jefes u oficiales los que salieron de Extremadura, también en la más modesta categoría de la Armada se distingue un hijo de esta tierra: el granadero Martín Álvarez Galán, nacido en Montemolín (Badajoz), donde, parece ser, ejercía el oficio de ordinario; en abril de 1790 pasó a Sevilla; al hallarse allí una partida encargada del reclutamiento de personal para el servicio de los batallones de marina, es alistado por ella.

Antes de seguir adelante, parece oportuno decir el motivo de la presencia de esta partida de soldados de Marina en Sevilla; tenían los batallones de Marina, en esta ciudad, Granada y otras varias, destacadas unas llamadas partidas de Bandera, cuyos componentes, bien pagados, de buena presencia y vistoso uniforme, estimulaban a todos aquellos que desearan entrar en el servicio de la Real Armada; para este fin estaba destinada ésta, compuesta por un capitán, un sargento, dos cabos y doce granaderos escogidos, y es en ella, ya se dijo, donde se alista Martín Álvarez, saliendo el día 26 de abril de 1790, en unión de la partida y de otros voluntarios para la Isla de León (la actual San Fernando, Cádiz), donde es destinado a la tercera compañía del

noveno batallón, y, una vez allí, dado de alta en instrucción, pasó a hacer guardias en el Arsenal. Su amor al servicio y hombría de bien hizo que en seguida fuera considerado por todos los compañeros y superiores, ejerciendo, al poco tiempo, las funciones de cabo interino.

El 16 de septiembre de 1792 embarca en el navío *Gallardo*, en él participó en diversas acciones, entre ellas la ocupación de Cerdeña. A principios de 1794 embarca en el *San Carlos*, en el que permanece hasta abril de 1795. Después de algunas vicisitudes, que no son del caso, embarca el 1 de febrero de 1797 en el *San Nicolás de Bari*, de la escuadra del mando de José de Córdoba, que se hallaba en Cartagena; de aquí pasó ésta a Málaga, donde se les incorporó un convoy, continuando viaje a Cádiz, donde arribaron el día 5; salió de dicho puerto la escuadra, ahora compuesta de 24 navíos, ocho fragatas, cuatro urcas y un bergantín, protegiendo el convoy.

No es aquí del caso narrar las circunstancias e incidencias del encuentro con la escuadra inglesa del almirante Jervis y sus consecuencias, diremos sólo que el 14 de dicho mes, y cuando los españoles navegaban a unas diez millas del cabo San Vicente, tuvo lugar el citado encuentro, de desastrosas consecuencias para los nuestros.

Martín, recordemos, se hallaba embarcado en el navío de 80 cañones *San Nicolás de Bari*, cuyo comandante, Tomás Geraldino, sucumbió heroicamente durante el combate; el puesto de combate de Martín era la toldilla, dando escolta a la bandera. Al embestir contra el navío inglés *Captain*, que lo abordó, y batido también por otros buques, uno de los primeros que entró a bordo fue el primer teniente Berry, con su trozo de abordaje, dirigiéndose a la toldilla, en ésta el único que sobreviviría, después del desigual combate, era Martín, que, sable en mano, defiende la bandera, y cierra contra dicho oficial, al que atraviesa, dejándole clavado contra el mamparo de un camarote, no siéndole posible retirar el sable, intentando lo cual arremeten contra él varios enemigos, hiriéndole en la cabeza; a pesar de esto y ser la herida de consideración y numerosos los contrarios que le rodean, consigue, por fin, recuperar el sable, abriéndose camino por entre los *casacas rojas* hasta el alcázar, donde la lucha era también cruenta; cae mortalmente herido Geraldino, y es Martín el que recoge sus últimas palabras: *Granadero, di a tus compañeros que hagan fuego y que ninguno se rinda sino después de muerto*. Casi una hora duró aún la sangrienta y encarnizada lucha, y sólo cuando el navío, con su casco y arboladura completamente destrozados y la dotación casi aniquilada, es cuando consiguen los ingleses hacerse dueños del mismo a costa de grandes bajas.

Herido y prisionero Martín, fue conducido a Lagos (Portugal), donde, en un hospital improvisado, fue curado de su grave herida, y, más tarde, puesto en libertad. El 16 de marzo abandona el hospital, dirigiéndose a su pueblo natal, Montemolín, donde se repone, volviendo a incorporarse a su compañía, tercera del noveno. El 11 de mayo de 1797 salía de la isla de León formando parte de una partida de Bandera, compuesta de un sargento, un cabo

y ocho granaderos, al mando de un capitán, para relevar a la que en Sevilla estaba.

Habiéndose abierto información en averiguación de lo sucedido en el combate de San Vicente, era preciso esclarecer las circunstancias y pormenores del mismo que habían motivado la rendición de cuatro navíos (*San Nicolás de Bari, San José, San Salvador y San Isidro*) y, al referirse al primero, los pocos que sobrevivían unánimemente declararon haber sido éste el último de los barcos apresados y en él, el granadero Marín Alvarez, el último en rendirse. Por esta razón consideró oportuno el oficial encargado de la dicha información oír de labios del mismo Martín el relato de lo ocurrido, y en el interrogatorio que le hace, como le preguntara el destino que tenía cuando el *San Nicolás de Bari* se rindió a los ingleses, éste, con firmeza, le manifestó que él no había estado nunca en el navío en ocasión de rendirse, ya que fue abordado y tomado a sangre y fuego, no habiendo en él, de los españoles, nada más que muertos y heridos que no podían haberse rendido. Terminada la sumaria que se instruyó por el combate, el fiscal, en sus conclusiones, al referirse a Martín, se expresó en los siguientes términos: *"No puedo pasar en silencio la gallardía del Granadero de Marina Martín Alvarez, perteneciente á la tercera compañía del noveno batallón, pues hallándose sobre la toldilla del navío San Nicolás cuando fue abordado, atravesó con tal ímpetu al primer oficial inglés que entró por aquel sitio que al salirle la punta del sable por la espada la clavó tan fuertemente contra el mamparo de un camarote, que no pudiendo librarla con prontitud, y por desasir su sable, que no quería abandonar, dio tiempo á que cayera sobre él el grueso de los enemigos con espada en mano y á que lo hicieran en la cabeza, en cuya situación se arrojó al alcázar librándose, con un veloz salto, de sus perseguidores.*

Tales hechos no podían quedar sin recompensa; se convino en ascenderle a cabo, pero se tropezaba con una dificultad: era analfabeto; sin embargo, en escaso tiempo, aprende a leer y a escribir, y, por fin, el 17 de febrero de 1798 es ascendido a cabo segundo; en agosto, a cabo primero, embarcando en el navío *Concepción*, de la escuadra del mando de José Mazarredo; tras diversas vicisitudes, y unida en Cádiz la española a la francesa del almirante Bruix, pasaron a Brest. Llevaba ya tres meses la escuadra española en dicho puerto, cuando el 12 noviembre llegó una urca española destinada a la conducción de la correspondencia; entre ésta venía también un escrito oficial que se refería a Martín. Por este motivo, el almirante ordenó que se izara en el tope de la mayor del *Concepción* una bandera encarnada, señal inequívoca de que algo extraordinario pasaba, comunicándose la orden de que toda la dotación del navío formase en cubierta, donde, ya formada, ordenó el comandante saliese de la formación el cabo primero Martín Alvarez, leyéndose entonces lo siguiente: *El Rey nuestro señor, ha visto con satisfacción el denodado arrojo y valentía con que se portó á bordo del navío San Nicolás de Bari, el Granadero de la 3.ª Compañía del 9.º Batallón de Marina Martín Alvarez, cuando el 14 de febrero de 1797 fue dicho buque abordado por tres navíos ingleses; pues habiendo Alvarez impedido por*

algún tiempo la entrada á un trozo del abordaje, supo también defender la bandera que el Brigadier D. Tomás Geraldino le había confiado antes de su muerte, y con su valor hizo de modo que aquélla se mantuviese arbolada aun después de que todo el grueso de los enemigos tenían coronado su navío. Teniendo también S. M. en consideración la honrada conducta que en el servicio observa Martín, se ha servido concederle 4 escudos mensuales por vía de pensión vitalicia, en premio de su bizarro comportamiento; y es su Real Voluntad que se le haga saber esta benévola y soberana disposición, al frente de toda la tripulación y guarnición del navío donde se halle embarcado; esto le obligaba a ostentar en su antebrazo izquierdo el escudo de premio que llevaban todos los individuos de la clase de tropa que por acción de guerra se hubieran hecho acreedores a pensión vitalicia.

Una simple caída, estando de guardia, que le produjo un fuerte golpe en el pecho, trajo como consecuencia unos vómitos de sangre; como la enfermedad se agravaba, fue evacuado a uno de los hospitales de Brest, donde falleció el 23 de febrero de 1801, a los treinta y cinco años de edad.

Por una Real Orden de 12 de diciembre de 1848, se dispuso que: *en lo sucesivo haya permanentemente en la Armada un buque del porte de diez cañones para abajo que se denomine Martín Alvarez, para constante memoria del granadero de marina del mismo nombre, perteneciente á la tercera compañía del noveno batallón, que hallándose embarcado en el navío San Nicolás se distinguió por su bizarría sobre la toldilla del mismo el 14 de febrero de 1797 al rechazar el abordaje del buque inglés de igual clase el Capitán, donde arbolada su insignia el Comodor Nelson, siendo en consecuencia la Real voluntad que, desde luego, lleve el referido nombre la goleta Dolorcitas. Quiera al propio tiempo S. M. que esta soberana resolución se lea al frente de banderas á los batallones de Marina, como premio debido al mérito que contrajo aquel valiente soldado, cuya memoria debe ser eterna en los anales del Cuerpo á que perteneció...* Perdida la goleta *Dolorcitas*, se le puso el mismo a un falucho guardacostas de primera clase, después, a un cañonero que se perdió en aguas de Cuba, posteriormente a otro cañonero construido en los Estados Unidos; actualmente, es un buque de desembarco, *L-12*, el que lleva este glorioso nombre: *Martín Alvarez*. También, por una Real Orden de 4 de junio de 1878, se dispuso que el nombre de Martín Alvarez figurase constante y perpetuamente a la cabeza de la nómina de revista de la 1.^a Compañía del Primer Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina, hoy Tercio del Sur.

Su pueblo natal, a más de haberle dado su nombre a una calle, le erigió un busto.

Ramón Albarrán y García-Marqués nació en Badajoz, el día 9 de enero de 1846, falleciendo en la misma ciudad el 7 de enero de 1895. Ingresó en la Academia de Estado Mayor de Artillería de la Armada en 22 de diciembre de 1863, acendiendo a alférez-alumno el año 1868 y a teniente en 1869. El 31 de octubre de 1877 ascendió a capitán, siendo nombrado este mismo año capitán de Infantería de Marina, por su destacada actuación con motivo de los sucesos cantonales, defensa del Arsenal de La Carraca, año 1873, por lo

que se le concede la Cruz de 2.^a Clase del Mérito Naval. En referido año de 1877 fue nombrado ayudante del mariscal de campo José Rivera y Truells, a la sazón inspector del Servicio y Cuerpo de Artillería de la Armada y vocal de la Junta Superior Consultiva de la Armada, destinándosele, más tarde, a la Comisión delegada de la Junta de Torpedos en el extranjero; ya en 1873 había estado encargado de la instrucción teórico-práctica del personal de torpedos. El año 1878 se le nombró secretario de la Junta Central de Torpedos, desarrollando un proyecto de Escuela de Torpedos, así como un estudio sobre las defensas submarinas del puerto de Mahón, por cuyos trabajos se le concedió Cruz de 2.^a Clase del Mérito Naval. Se le concedió el empleo de comandante de Infantería de Marina, por su invento de un aparato de estación para el servicio de torpedos. El año 1886 ascendió a comandante, y el 26 de marzo de 1889, a teniente coronel, solicitando en este mismo año pasar a la situación de supernumerario para prestar sus servicios profesionales en los astilleros del Nervión (Bilbao), para la construcción de la artillería de los tres cruceros de 7.000 toneladas, contratado por la Armada a éstos. Se le dieron las gracias, en nombre de S. M. por los buenos servicios que prestó durante el desempeño de la Comisión para el estudio del torpedo *Whitehead* en 1891.

Autor de varios libros, que acreditan en él profundos conocimientos, entre ellos, *Los torpedos en la guerra marítima* (1875) y *Manual de torpedos* (1878); hizo también varios trabajos sobre Artillería, entre otros el de la transformación de los cañones del 12 y 4 × 3 centímetros, modelo 1883.

Ricardo Fernández de la Puente y Patrón nació en Badajoz, el 6 de julio de 1855. El año 1874 ingresó en la Armada como guardiamarina; en 16 de septiembre de 1876 ascendió a alférez de navío; muy joven aún, ya era segundo comandante del bergantín *Subio* y oficial de derrota del mismo. Estuvo embarcado en la fragata *Concepción*, en la que hizo un viaje a vela de Manila a Cádiz, por el cabo de Buena Esperanza. Más tarde fue comandante del torpedero *Retamosa*; posteriormente, y siendo tercer comandante del crucero *Carlos V*, salió rumbo a Filipinas, como perteneciente a la escuadra del almirante Cámara, con ocasión de la guerra contra los Estados Unidos, regresando a la península desde el mar Rojo, por haberse recibido órdenes para ello. Siendo segundo comandante del *Princesa de Asturias*, en la playa de la Restinga (Marruecos), con muy escasos recursos y tras durísimos trabajos, que duraron un mes, consiguió, secundado por la dotación del crucero, trasladar desde el Mediterráneo a Mar Chica la lancha *Cartagenera*, de treinta toneladas, a través de un arenal de casi kilómetro y medio, lográndolo sin que al barco se le produjera la menor deformación en el casco, funcionando en seguida la lancha en los convoyes a Nador, prestando con esto un extraordinario servicio al Ejército, ya que con ello se evitaba pasar por sitios batidos por los *pacos* y, por tanto, las diarias bajas que esto causaba.

Como ingeniero naval inspeccionó las construcciones de los cruceros *Carlos V* y *Extremadura*, embarcando en ellos al terminar las mismas de segundo y tercer comandante, respectivamente. Por un Real Decreto de 22

de abril de 1922 fue promovido a la dignidad de capitán general de la Armada, siendo Gran Cruz y Caballero de la Orden de Carlos III; Gran Cruz de la de San Hermenegildo, Mérito Naval y del Militar, San Mauricio y San Lázaro de Italia; condecorado con las medallas de Joló, Melilla, etc.; Benemérito de la Patria; jefe superior de Administración Civil; ingeniero naval; ayudante de Alfonso XIII, etc. Falleció el 23 de octubre de 1928.

Guillermo de Llera y Yáñez-Barnuevo, natural de Badajoz. Ingresó en la Escuela Naval en el año 1919; en 1925, siendo alférez de navío, pasó destinado al servicio de la Aeronáutica Naval. En la campaña de Marruecos participó en varios bombardeos sobre los territorios rebeldes. En un vuelo al cabo de Palos, como el aparato que con el suyo volaba en pareja capotara, en los Alfaques, lo auxilió rápida y eficazmente, recogiendo a sus tripulantes.

Con ocasión de estar efectuando un vuelo en Huelva para recibir al crucero *Méndez Núñez*, sufrió su primer accidente. En la mañana del 3 de agosto de 1927, y cuando evolucionaba sobre Barcelona, frente a la escollera del puerto, con un hidro *Machi 18*, al efectuar un viraje, el aparato entró rápidamente en barrena, cayendo al agua, siendo inútiles los auxilios que intentó prestarle otro hidro que volaba cerca, así como la lancha de servicio y torpedero 4, que también acudieron rápidamente. Cuando se extrajo el cuerpo del infortunado Llera, era cadáver. Con él encontró la muerte el cabo mecánico Raja, que le acompañaba.

Como caso curioso y poco conocido, merece la pena traer aquí el de un marino frustrado.

Con fecha 30 de marzo de 1790 participaba el Conde de Floridablanca, secretario de Estado y del Despacho Universal a la sazón, a Antonio Valdés, Secretario del Despacho de Marina que Miguel de Galvez, *Ministro del Rey en la Corte de Rusia*, le había comunicado lo siguiente:

El teniente de navío al servicio de la Rusia Mr. Barrer se me ha declarado en reserva y dicho que su nombre es don Vizte Barreros, natural de Badajoz, hijo de don Mateo, sarjento mayor que fue del Regimiento de Caballería de Alcántara, en que era cadete, y no teniendo asistencias por haber muerto su padre, pasó á Madrid á solicitar bandolera en Guardias, que no pudo obtener á causa de unos amores con una dama (ya difunta), y se vio precisado por su pobreza á pasar Nápoles y Roma á buscar el amparo de su tío don Angel Fernández Alonso, que halló desgraciado y pobre: Que con acuerdo de éste se presentó como inglés desvalido á algunos sujetos de aquella nación que le avisaron para pasar á Inglaterra á tomar algún destino, y efectivamente se alistó en la marina donde sirvió siete años y obtuvo grado de alférez de navío: Que debiendo pasar algunos oficiales ingleses al servicio de Rusia, se le admitió con el grado de teniente de navío, y hace seis años que está en este cuerpo con estimación de sus jefes y compañeros, como podrían informar si yo les preguntaba: Que deseoso de restituirse á su patria, me pedía le recomendase á V. E. a fin de que, concluida la guerra, se le admita con el mismo grado en nuestra marina donde cree puede ser útil por los conocimientos prácticos que tiene de los mares y puertos de Europa y América; particularmente del Báltico,

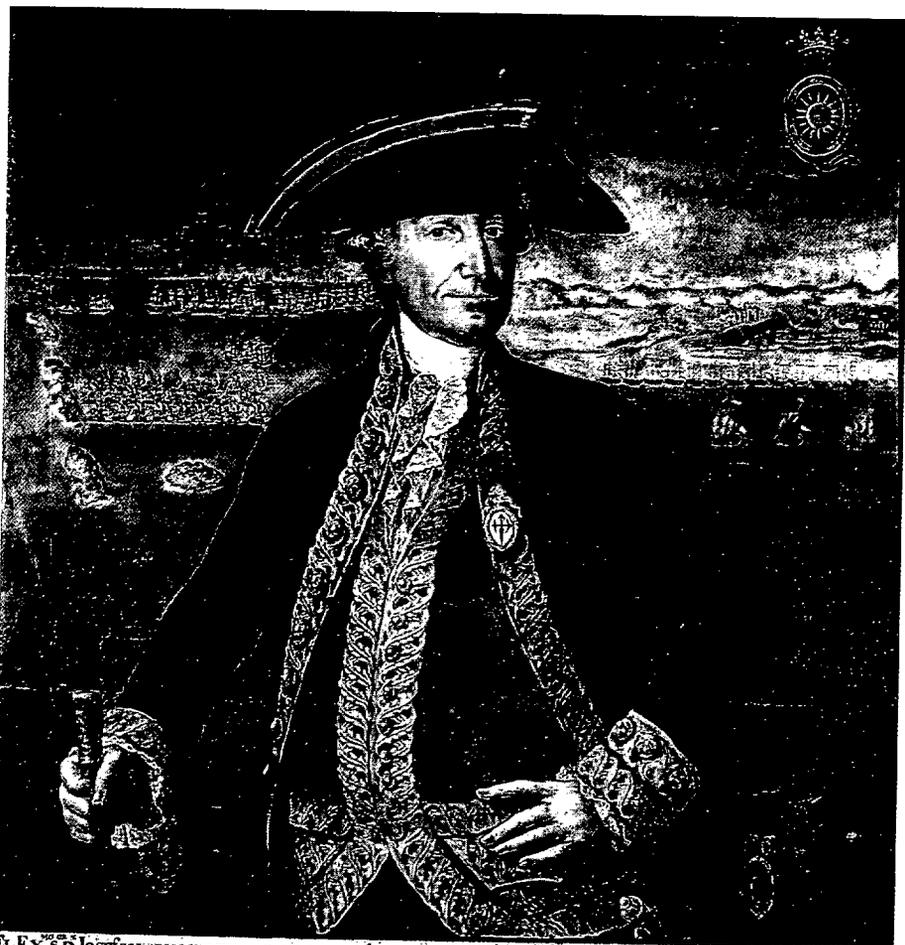
*Mar del Norte, Negro y Caspio, río Volga y otros puntos en que se la ha destinado, y no menos por la instrucción de las lenguas inglesa, francesa, italiana y rusa, que habla y escribe como la nativa. Le recibí y traté bien; y habiéndome informado con disimulo me encargó el secreto de su naturaleza, a fin de que no se crea que es algún delincuente. Se me ha asegurado su buena conducta, valor y pericia. Mediante lo expuesto creo que convendría recoger este mozo que tiene treinta años, buena figura, talento, y viveza, y puede ser útil en nuestra Marina, ó en el Departamento del cargo de V. E. pró la instrucción que tiene de idiomas extrangeros, en cuyo caso podría admitírsele con el grado y sueldo que tenga al fin de la guerra que honrosamente quiere concluir antes de despedirse, y destinarle como parezca mas conveniente. La contestación de Valdés a Floridablanca, después de haber dado cuenta al Rey, fue de *Que el Rey le ha conferido el empleo de alférez de navío con calidad de que venga á servirlo si acaso no quisiere continuar de voluntario en las esquadras Rusas, ó allí se lo impidieron.**

Pero la cosa se complicó, como veremos por el siguiente escrito, fechado en Aranjuez, el 25 de enero de 1794, y dirigido a don Antonio Valdés:

*Exmo. Sr. Con fecha de 20 de abril de 1790 comunicó V. E. al Sr. Conde de Floridablanca el nombramiento de Alférez de Navío á favor de don Vicente Barreros que sirve con la misma graduación en la Marina rusa por la particular recomendación que hizo de su mérito y circunstancias el Sr. D. Miguel de Gálvez. Ahora se han tenido noticias mas ciertas de dicho Barreros, que de todas resulta ser un furioso Jacobino; y lo participo á V. E. reservadamente para su noticia, y por si entablase alguna pretensión por el Ministerio del Cargo de V. E., lo firmaba el Duque de Alcudia, o sea, don Manuel Godoy y Alvarez de Faria, a la sazón Primer Secretario de Estado y del Despacho Universal, y, casualidad, también natural de Badajoz. Sabido es que, con el tiempo, fue nombrado Príncipe de la Paz, por la Paz de Basilea (22-VII-1795); Generalísimo de los Ejércitos (8-VIII-1801), y, el 13 de enero de 1807, Almirante General de España e Indias y protector del comercio marítimo, siendo su antefirma la de *Príncipe Generalísimo Almirante.**

Como hemos visto, ni lo de que tenía *treinta años, buena figura, talento y viveza (...)* le valió de nada para que se le comunicara también al Ministro de Estado: *Que no se le atenderá en las instas que pueda entablar por esta vía, respecto á sus perversas inclinaciones.*

Y, como final, merece la pena recordar a otro extremeño, éste no fue marino y sí compositor, y de categoría: Cristóbal Oudrid y Segura, nacido en Badajoz (1825), autor, además del conocido *El sitio de Zaragoza*, de gran número de zarzuelas, entre éstas figura la titulada *El molinero de Subiza*, en tres actos, estrenada el año 1870, en la que encontramos la *Salve marinera*, que después recogió nuestra Marina y, con algunos retoques, fue declarada reglamentaria en ella por Orden Ministerial de 16 de noviembre de 1942.



EL EX. S. D. José Solano y Bote Marqués del Socorro, Caballero del Orde de Santiago y Teniente General de Armas. Ascendió a esta clase de la Plaza de Guardia Marina. En el año de 1780 se dignó el Rey encargarle el mando de una escuadra y conducción de un ejército de tropas a las Indias Occidentales. Ya se llegaba a las Indias con las fuerzas navales enemigas que le esperaban el Comboy Militar y el rico Mercantil que escoltaba. En sí con la escuadra combinada Española y Francesa de su mando socorrió a un ejército que estaba en el campo de Panzacola y con los refuerzos que le dió de las Guarniciones de la Florida y otros auxilios se principiaron los ataques y consiguió la rendición de dicha Plaza y con ella se hizo el Tratado de Paz con los Ingleses en la Costa de Honduras y con ellas impidió que estos en la guerra tomaran posesión de los establecimientos que tenían en la Florida Occidental con fuerzas de su mando se batieron y rindieron a los Ingleses en la Florida Occidental. En los tiempos de paz, Comisionado a regular los límites de los Dominios de España y Portugal en la América Meridional, baxó varias Naciones de Indios Caribes y otros Barbaros de las Internas Provincias de las Guarniciones de Rio Orinoco sirvió los Gobiernos y Capitanías Generales de las Provincias de Venezuela y de la Española y en esta con los Franceses hizo el primer Tratado de límites de las posesiones Francesas y fijó sus terminos todo a plena satisfacción de España.

Don José Solano y Bote, Marqués del Socorro.



GRANADERO MARTIN ALVAREZ,

HERÓICO Y ÚLTIMO DEFENSOR

DEL NAVÍO SAN NICOLAS,

el 14 de Febrero 1797.

Don Martín Alvarez Galán, Granadero de Marina.



Don Ricardo Fernández de la Puente y Patrón.



Don Ramón Albarián García, Marqués.