

ALMIRANTE DON JULIO GUILLÉN Y TATO

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío (R)

Don Julio Guillén Tato nació en Alicante el día 5 de agosto de 1897, festividad de la Virgen del Remedio, patrona de la ciudad. Hijo de Heliodoro Guillén Pedemonti (Alicante, 12/11/1863), laureado pintor, y de Josefa Tato Ortega, fue el segundo de tres hermanos.

Su primer colegio fue el de los padres agustinos de Alicante, del cual pasó a la Alianza Francesa, que se encontraba por entonces en la calle Jorge Juan. Alumno del curso elemental en 1905-1906 (1), con brillantes notas y diversos premios, ingresó en el Instituto General y Técnico de su ciudad natal el 17 de junio de 1907 y durante los cinco cursos de bachillerato obtuvo asimismo muy buenas notas. Vicente Ramos destaca también sus dotes de actor en obras infantiles y en la célebre «judiada» del Misterio de Elche (2).

El año 1908, las Cortes del Reino votaron la Ley de Reorganización de los Servicios de la Armada y Armamentos Navales, que supondrá una verdadera catarsis para la doliente Marina salida del «desastre». Conocida como de Maura-Ferrándiz, pretendía la defensa de la autonomía e integridad territorial de la Nación; para ello se construiría una escuadra que asegurase la posesión continua y la eficacia militar de las principales bases de operaciones estratégicas, al tiempo de ejercer su influencia sobre los mares circundantes. Tras la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), se construyeron 3 acorazados en Ferrol, 3 destructores, 4 cañoneros y 22 torpederos en Cartagena y 3 lanchas de vigilancia en La Carraca.

Como consecuencia de esta ley, y de las sucesivas que la desarrollaron y continuaron, hubo muchos cambios organizativos y el personal de los Cuerpos de la Armada cambió de divisas, adoptando, los el Cuerpo General, la «coca» inglesa; además, se agilizaron sus «parados» escalafones al promulgarse, en 12 de junio de 1909, la Ley de Plantillas de todos los Cuerpos de la Armada.

La Escuela Naval Flotante, establecida en la fragata *Asturias* (3), fundada en la ría de Ferrol, se clausurará definitivamente en 1912. El mismo año se

(1) RAMOS, Vicente: *El almirante y polígrafo Julio Guillén Tato*. Valencia, 1976, p. 23.

(2) *Ibidem*, p. 26.

(3) FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: *La Escuela Naval Flotante*. Madrid, 2008.



Estatua de Jorge Juan en Novelda, que vio modelar don Julio Guillén
(<http://www.vinalopost.com/novelda-foto>)

aprobaron las bases para la constitución, ingreso y plan de estudios de la nueva Escuela Naval Militar (ENM), que se abrirá en la Población Naval de San Carlos, disposiciones que serán decisivas en la vida del futuro almirante. La primera promoción de esta escuela ingresó el día 1 de enero de 1913.

Durante el verano de 1912, el joven Guillén estuvo recogido en el convento franciscano de Santa Ana, en la sierra de la Umbría por Jumilla (Murcia), debido, según propia confesión, a ciertos «achagues místicos» (4). Este mismo año, el 5 de febrero, se botó al agua en Ferrol el acorazado *España*, primer fruto de la comentada ley Maura-Ferrándiz (5).

Por entonces, don Heliodoro Guillén, que estaba encaminando los pasos de su hijo, ya destacado dibujante, hacia la arquitectura, se lo encomendó a su amigo el escultor Vicente Bañuls, que se encontraba esculpiendo la estatua de Jorge Juan que preside la plaza principal de Novelda (Alicante), cuya inauguración tendría lugar en las fiestas del segundo centenario del «Sabio Español», celebradas en aquella localidad el 8 de enero de 1913.

Alicante, primera capital de provincia costera que dispuso de conexión ferroviaria con la capital (1858), se vio muy frecuentada en la segunda mitad del siglo XIX por buques de la Armada, cuyas maniobras se realizaban en sus aguas por la facilidad de recibir a miembros de la Real Casa y a los ministros de turno. Esta costumbre se prolongó al siguiente siglo. En 1913, el futuro arquitectónico dispuesto por su padre para don Julio cambiará al de marinero, quizá debido a los acaecimientos de ese año y que tendrán fuerte difusión

(4) GUILLÉN Y TATO, Julio F.: *Del Madrid rojo. Últimos días de la Cárcel Modelo. Por el preso 831*. Cádiz, 1937, p. 24, y RAMOS, p. 26.

(5) BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: «Don Julio Guillén Tato», en *Biblioteca Virtual de Polígrafos* de la Fundación Larramendi, Madrid, 2017. En esta biografía pueden encontrar toda la documentación original e inédita que hemos empleado.

<http://www.larramendi.es/es/consulta/registro.do?id=23480>

mediática. De ellos destacaremos (6): inauguración, en la población de San Carlos, de la Escuela Naval Militar; celebración en Novelda del segundo centenario de don Jorge Juan y Santacilia; comisiones a Constantinopla de los cruceros *Reina Regente* y *Princesa de Asturias* debidas al conflicto de los Balcanes; botadura en Ferrol del acorazado *Alfonso XIII*; terrible tragedia del cañonero *General Concha*, cuya varada en la costa marroquí, debida a la niebla, provocó el subsiguiente ataque rifeño, de cuyas resultas obtuvo la Cruz Laureada de San Fernando el alférez de navío don Rafael Ramos Izquierdo.

Don Julio achacó su vocación naval a lo de Novelda (7): «Por cierto que el tal centenario me decidió a cambiar la carrera de arquitectura por la de marino» y, en consecuencia, solicitó participar en la oposición convocada para formar parte de la segunda promoción (ahora la 316) de la nueva ENM.

La promoción de Guillén

Por RD de 28 de marzo 1913 (8) se convocó concurso para cubrir 25 plazas de aspirantes de Marina en la ENM inaugurada el curso anterior (1/1/1913).

Tras los exámenes, ingresaron 26 aspirantes, pues se concedió una plaza de gracia. Don Julio Guillén lo hizo con el número 20; recibieron un repetidor del curso anterior y, durante los cinco años de carrera, sufrirán la pérdida de un compañero, que falleció siendo alférez de fragata, Ángel Tapia Martínez, y de otro que pasó a la Escuela de Ingenieros y Maquinistas, Ambrosio Espinosa Rodríguez. Otros siete perdieron curso, lo que da idea de la dureza de aquella Escuela y, finalmente, el 1 de enero de 1919 salieron 18 alféreces de navío de la promoción 316, en la cual el alférez de navío Guillén obtuvo el número 9.

Entre sus notas (9) figuran sobresalientes en dibujo topográfico y dibujo aplicado, muy buenos en física y dibujo lineal, buenos en análisis matemático, química, maquinas, construcción naval, descriptiva e inglés, y suficientes en todas las demás, sin suspenso alguno.

Un RD de 15 de septiembre de 1919 aumentó las plantillas dispuestas por la ley Maura-Ferrándiz de 1909, de tal manera que, desde esa última fecha, todos los miembros de esta promoción tenían vacante (10) por lo que, con dos años, un mes y veinticinco días de alféreces de navío, ascendieron a tenientes de navío el 26 de febrero de 1921. Este aumento de plantilla venía impuesto

(6) GUARDIA, Ricardo de la: *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol, 1914, pp. 384-385.

(7) GUILLÉN Y TATO: *Los tenientes de navío Jorge Juan y Ulloa y la medición del Meridiano*. Madrid, 1936, p. 23, n. 28.

(8) DO 70, de 31 de marzo de 1913.

(9) Archivo Central de la Armada, Cuartel General de la Armada, Madrid. Expediente Guillén, leg. 371. En él figura todo su historial escolar en San Fernando.

(10) El número de teniente de navío pasó de 149 a 223.



La promoción de Guillén en la EN de San Fernando (él es el 3.º de la segunda fila, comenzando por la izquierda según se mira)

por la entrada en servicio de los buques del programa naval de 1909, así como por la creación del Arma Submarina (17/2/1915) y de la Aeronáutica Naval (13/9/1917). Además, verán nacer la especialidad de Tiro y Artillería Naval (1921), la Escuela de Guerra Naval (25/5/1925) y podrán formarse como ingenieros navales, electricistas o aeronáuticos, los primeros en la Escuela de Ingenieros y Maquinistas (Ferrol, 1914), y los demás en Lieja, París o Londres.

Esa Marina renacida, que en los años veinte se verá agrandada con la incorporación de 6 cruceros (entre ellos los Tres Magníficos (11) de la serie Príncipe Alfonso), 7 destructores, 12 submarinos, 3 cañoneros, 1 portaaeronaves, 1 transporte y algunas embarcaciones menores (entre ellas las barcasas K, compradas al Reino Unido en Gibraltar para lo de Alhucemas), combatirá denodadamente en las aguas norteafricanas y contribuirá decisivamente al éxito del desembarco de Alhucemas (8/9/1925), operaciones en las que prácticamente todos los componentes de esta promoción recibirán su bautismo de fuego.

De esta segunda promoción fallecerá en acto de servicio el capitán de corbeta Montis Villalonga (accidente de avión, 26/6/1933), compañero

(11) Entre los de parecidos tonelajes existentes por entonces en el mundo.

también de Guillén en la primera promoción de la Aeronáutica Naval, por lo que fue una pérdida muy dolorosa para nuestro biografiado. Otros dos capitanes de corbeta de la misma promoción, los hermanos Horacio y Virgilio Pérez, fallecerán como consecuencia de la Guerra Civil.

Al crearse, tras dicha guerra, la Escala Complementaria pasarán a ella seis capitanes de fragata de esta promoción, entre ellos don Julio Guillén. Otro compañero se retiró antes de la proclamación de la República (Gómez-Ceballos). En la Escala de Mar quedaron cinco, de los que cuatro alcanzarán el empleo máximo del almirantazgo: Javier Mendizábal Gortázar, Pedro Fernández Martín, Santiago Antón Rozas y Pedro Nieto Antúnez (ministro de Marina entre 1962 y 1969), y uno llegará a vicealmirante, José Cervera Tribout. Don José María González-Llanos y don Julio Guillén ascenderán, en 20 de junio de 1958 y 5 de agosto de 1959, a contralmirantes, el primero con carácter honorífico y el segundo con carácter efectivo por hallarse en posesión de la Medalla Aérea individual. Don Julio pasó a la reserva en 22 de octubre de 1959, pero continuó como director del Museo Naval hasta su fallecimiento.

Trabajos literarios y artísticos de Julio Guillén en la Escuela Naval

La precocidad de Guillén queda reflejada en los cuatro artículos siguientes: «Mi primera singladura» (*Diario de Alicante*, 10/9/1914, firmado con el pseudónimo «J. Rempujo» (12); «A la batería» (*El Día*, Alicante, julio [¿?] de 1915), que trata sobre el combate de Santiago de Cuba y que curiosamente firmó con el pseudónimo «J.N.D.», iniciales que corresponden a su compañero de promoción don Juan Navarro Dagnino; «Don Jorge Juan y Santacilia, jefe de Escuadra» (*Diario de Alicante*, 21/7/1915, y *Diario de San Fernando*, en fecha próxima a la anterior), y «La enseñanza naval militar en España (breve reseña de las instituciones que antecedieron a nuestra actual E.N.M.)» (13). Este último artículo demuestra la madurez de un joven atraído por la historia de su profesión y por los archivos; lo escribió, en sus horas de asueto, gracias a la proximidad del Archivo del Departamento de Cádiz, el cual, por cierto, arderá completamente en 1976. Durante su embarque de guardiamarina en el crucero *Carlos V* (1917), y estando fondeados en Marín, el caballero Guillén diseñó e instaló un altar para la misa de la patrona que simulaba ser la carabela *Santa María* (a. *La Gallega*, quizás construida en dicha ría). Fue su primera *Santa María*, una década más tarde colaborará en la construcción de otra mucho más real...

(12) REMPUJO: «Dedal de los maestros veleros».

(13) *Revista General de Marina*, Madrid, t. 84, pp. 49-64 (enero 1919) y 179-196 (febrero 1919).

La carrera de don Julio Guillén (14)

<i>Empleo</i>	<i>Antigüedad</i>
Alferez de navío	08/1/1919
Teniente de navío	26/2/1921
Capitán de corbeta	29/4/1929
Capitán de fragata	14/11/1941
Capitán de navío	20/2/1944 (15)
Contralmirante	10/11/1959

En el empleo de alferez de navío...

El 20 de enero de 1919, el recién egresado (del decir de sus buenos amigos argentinos) alferez de navío embarcó en el contratorpedero *Osado*.

En ese buque se trasladó de Cartagena a Barcelona (26/3/1919) a causa de la huelga declarada en la Compañía Canadiense (16), que duró cuarenta y cuatro días y se convirtió en general, paralizando la ciudad condal y hasta el 70 por 100 de la industria catalana, lo cual desembocó en la declaración del estado de guerra (9/3/1919) por parte del capitán general de Cataluña. El día 14 de marzo próximo siguiente se firmó el convenio que dio fin a la huelga. El protagonismo de la Marina fue notable: envió a Barcelona los acorazados *Alfonso XIII* y *España*, el crucero *Extremadura* y varios cañoneros y submarinos (17), para atender las centrales eléctricas de la Canadiense y cooperar al mantenimiento del orden en la ciudad, actuación que se pondrá de moda durante las huelgas revolucionarias del convulso periodo que culminará con la Guerra Civil. Durante esta huelga, el alferez de navío Guillén fue destacado al vapor *Roger de Lauria*, habilitado de prisión, donde montó guardias, al mando del correspondiente piquete de marinería, entre el 29 de marzo y el 1 de abril de 1919. Ese último día dirigió la faena del salvamento de un bote del *Alfonso XIII* por lo que recibió una mención honorífica. Durante su estancia a bordo interinó varias veces la segunda comandancia.

Al desembarcar su comandante, don Rafael Martos y Peña, informó:

«Por su laboriosidad, inteligencia y esmerada educación, he podido apreciar las excelentes cualidades que le adornan. Ha desempeñado la segunda comandancia con bastante buen deseo y acierto. Este oficial es un excelente dibujante. A bordo en Ferrol, 21.12.1919» (18).

(14) Expediente personal de don Julio Guillén, leg. 371.

(15) Con antigüedad del 26 de febrero de 1941.

(16) En realidad, Barcelona Traction, Light and Power Company, limited.

(17) FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José M.^a, y BUDIÑO CARLÉS, José Manuel: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Gijón, 2014. Cf. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Por el camino de la revolución*. Neptune Libros, 2004.

(18) Expediente del contralmirante don Julio Guillén Tato. Recogido por RAMOS, p. 42.



El *Osado* en Cartagena hacia 1920 (Museo Naval, Madrid)

La comentada escasez de oficiales provocaba estas situaciones curiosas, donde un «ímberbe» alférez de navío, recién salido de la Escuela, pasaba a ser segundo comandante de un buque de 74 hombres de dotación (19).

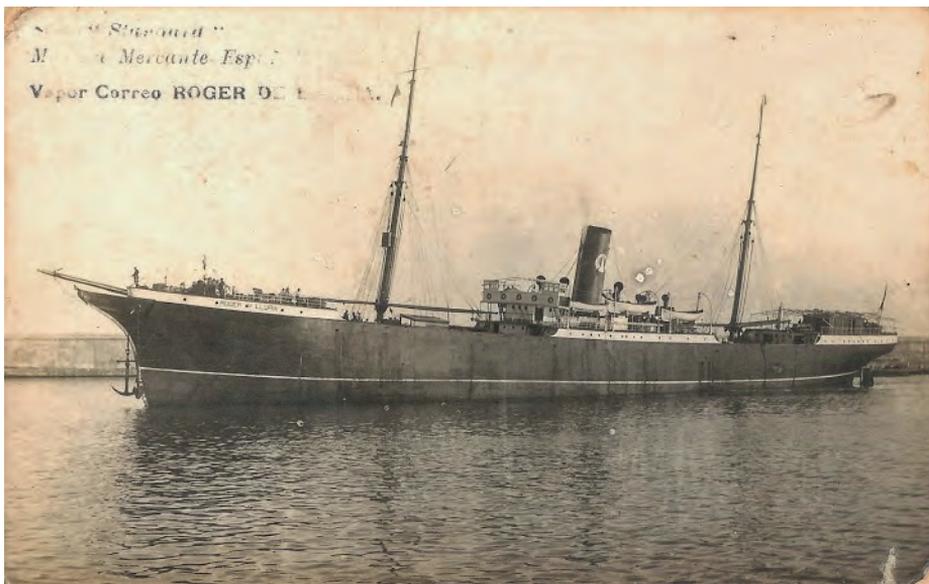
El capitán de corbeta Martos fue relevado por el del mismo empleo don Sebastián A. Gómez y Rodríguez de Arias, el cual, al desembarcar Guillén para el *Almirante Lobo*, el 13 de julio de 1920 (20) anotó:

«... he podido apreciar las excepcionales cualidades de este oficial, algunas, como su serenidad admirable que no figura entre las notas (...) posee vasta ilustración especializada en la historia de la Marina antigua y moderna, arquitectura, dibujo lineal y descriptivo, pintura y, en general, en todas las artes (...) su aptitud física es mucha, como lo acredita el haber permanecido en el puente más de dieciocho horas, con mal tiempo, sin demostrar la menor fatiga; permanecer en la sala de máquinas por afición, donde se desarrollan temperaturas de 60°; tirarse al agua para salvar cualquier objeto; ser poco sensible al sol, frío ni calor; permanecer durante muchas horas sin alimentación alguna. Soy por naturaleza parco en elogios, pero rindo culto a la justicia, y no sería justo si no dijera lo que dejo escrito, felicitándome sean estos los primeros informes de Oficial que redacto en mi carrera. A bordo en Cartagena, 13.07.1920» (21).

(19) Por plantilla correspondía un capitán de corbeta (comandante), un teniente de navío (segundo), que debió quedar vacante por desembarco del teniente de navío don Benito Chereguini y Buitrago, y un alférez de navío.

(20) Misma fecha de desembarco del *Osado* y de embarque en el *Almirante Lobo*.

(21) Expediente del contralmirante Julio Guillén Tato; RAMOS, p. 42.



Vapor correo *Roger de Lauria* en Barcelona hacia 1919. Postal Colección Jaime Cifre Sánchez. (YAHOO imágenes)

Entre otras ocasiones, su comandante había observado esas cualidades cuando se incendió en Cartagena (27/6/1920) el vapor italiano *Ansaldo San Giorgio* núm. 3, acudiendo Guillén con un trozo del *Osado* a participar en las tareas de extinción. Don Sebastián anotó: «... no abandonó el buque hasta que le reiteré la orden personalmente. Ha sido propuesto por el Sr. Cónsul de Italia para una condecoración».

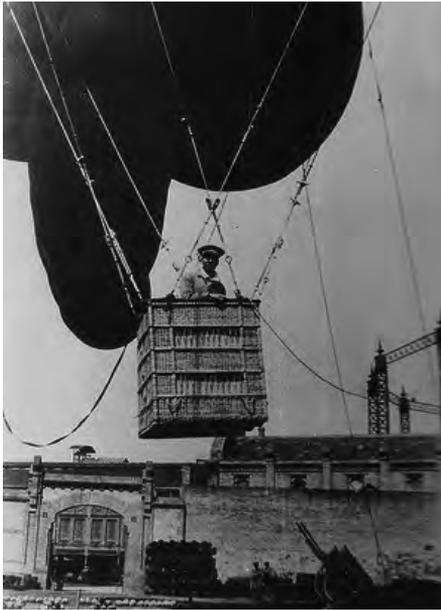
En el transporte *Almirante Lobo* (22) demostró tal humanidad y especial trato con la gente, que los marineros se referían a él como «nuestro padre». En este buque, Guillén visitó puertos españoles y europeos como Hamburgo, Southampton y Ámsterdam.

La Aeronáutica Naval, primera promoción de oficiales (23)

En junio de 1919, Guillén solicitó hacer pruebas para el curso de piloto de hidroaviación. Ascendido a teniente de navío el 26 de febrero de 1921, desembarcó en Ceuta para el crucero *Princesa de Asturias* y enseguida transbordó al *Cataluña*, que había sido designado para albergar inicialmente la Escuela de

(22) RAMOS, pp. 43-44.

(23) GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval española*. Madrid, 1977, pp. 43-44. Hubo al mismo tiempo otra promoción de mecánicos de vuelo y otra de alumnos pilotos de marinería.



El TN Guillén en la barquilla del dirigible *Guerra y Paz*, y dicho dirigible en la cubierta del *Dédalo* (1921-1929)

la Aeronáutica Naval. Por tanto, todos los alumnos y profesores del primer curso embarcarán en este crucero pero, durante ese 1921, los futuros pilotos tuvieron continuos transbordos al ya citado *Almirante Lobo*, al *Giralda*, al *Audaz* y al *Río de la Plata*, en el cual quedó instalada la «base» de la División de la Aeronáutica Naval.

El curso en la Aeronáutica se inauguró el 1 de febrero de 1921, formándose la primera promoción de oficiales pilotos de la Aeronáutica Naval, que comenzó a volar desde el aeropuerto de El Prat, construido por la Marina, a partir del 18 de mayo de 1921.

Formaron parte de esta primera promoción nueve oficiales del Cuerpo General, entre ellos Guillén, aunque hubo varios pilotos formados anteriormente, tanto de ese Cuerpo como del de Infantería de Marina. De los ocho, cuatro fallecieron en accidente de avión, uno se retiró en 1928, otro sufrió gravísimo accidente pero logró sobrevivir. Guillén y Sierra fueron pilotos de globo y dirigible; el resto, de hidroavión. Dos cursaron en el extranjero el curso de ingeniero aeronáutico. Cuatro de ellos recibieron Cruces Rojas del Mérito Naval por las operaciones de guerra desarrolladas en Marruecos entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1922 y otro fue asesinado en 1936.

El 22 de julio de 1921 se produjo el desastre de Annual, que supuso un fuerte impacto en la conciencia española. Enseguida, el ministro de la Guerra nombró juez instructor de una causa sobre lo ocurrido al general Juan Picasso

aunque, tras varias consultas al Gobierno, los acuerdos, planes o disposiciones tomadas por el Alto Comisario quedaron exentas de ella, limitándose la investigación a lo actuado por jefes, oficiales y tropa, para deducir responsabilidades en los casos de incumplimiento de las obligaciones militares. Enseguida se celebró la conferencia de Pizarra (24) (5/2/1922), para tratar, con gran reserva, de la sumisión de El Raisuni y los proyectos de operaciones de desembarco en Alhucemas, operación considerada como la perfecta «revancha de Annual».

Tomado el poder por el general Primo de Rivera y decidido a finalizar la guerra con la ocupación del corazón de las cabilas rebeldes de la zona oriental, procuró inmediatamente la imprescindible concentración de fuerzas para poder ejecutar el acariciado proyecto de desembarco, para lo que ordenó la retirada de Xauen (1924) y el establecimiento de la línea defensiva «Estella». La Armada continuó con su cooperación y organizó el mando de las Fuerzas Navales de Marruecos, que recayó en el contralmirante Guerra Goyena, con residencia en Tetuán. A finales de febrero de 1925, finalizada la retirada de Xauen y con las tropas desplegadas en la línea Estella, comenzó a prepararse la magna función de Alhucemas.

En este periodo se produce una fuerte cooperación entre el Ejército y la Armada, e irrumpen en el teatro de operaciones las aeronáuticas de ambos ejércitos; además, entra en juego Francia, con lo cual lo de Alhucemas será operación «combinada y conjunta» (25).

El 4 de junio de 1925 se acordó celebrar en Madrid una conferencia entre dos representantes de cada nación, asistidos por «peritos militares y navales», los cuales, en tiempo récord, llegaron a seis acuerdos imprescindibles para ejecutar la operación.

El 25 de julio de 1925 el marqués de Estella escribió al embajador de Francia: «... el Gobierno de S.M. tiene interés en precisar que no entra en sus planes otra acción de cooperación militar más que un desembarco en la bahía de Alhucemas...». E inmediatamente, el embajador de la República contestó: «J'ai l'honneur de faire savoir à V.E. que mon Gouvernement est d'accord à ce sujet avec le Gouvernement de S.M.». Se alzaba el telón de la función de Alhucemas, que procurará duradera paz al Protectorado y resucitará las operaciones anfibas, proscritas desde el gran fracaso aliado en Gallípoli (1915).

Tras el desembarco, las operaciones de ocupación, limpieza y pacificación continuaron hasta el día 27 de julio de 1927, en que el alto comisario, teniente general don José Sanjurjo, pronunció la siguiente alocución:

«Al Ejército y las Fuerzas Navales de Marruecos. Con los movimientos efectuados se han abatido los últimos restos de la rebeldía, ocupando la totalidad de nuestra zona de Protectorado, y se ha dado fin a la campaña de Marruecos, que durante diez y ocho años ha constituido un problema para los Gobiernos, llegando

(24) En el palacio de los condes de Puerto Hermoso de este malagueño pueblo. Asistieron las principales autoridades civiles y militares de la nación.

(25) Más de una nación (España y Francia) y más de un ejército (Tierra, Mar y Aire).

en momentos críticos a producir serias inquietudes en la nación que pródiga, vertió aquí su sangre y sus energías morales y económicas para mantener el legado de altivez y gallardía que nos dejaron nuestro antepasados conquistadores de un mundo» (26).

Esa paz durará hasta la devolución del Protectorado al reino de Marruecos en 1956.

En este contexto que hemos tratado de sintetizar al máximo, don Julio Guillén será un actor excepcional y, por razón de su misión de observador aéreo, un excelente reportero gráfico de algunos acontecimientos extraordinarios; retomemos su biografía.

En la nueva Escuela de Aeronáutica Naval en Barcelona

La patente de teniente de navío le llegó a don Julio recién comenzado el curso de piloto. El 18 de mayo de 1921 tendrá su bautismo de vuelo a bordo de un aparato M-NOAC, siendo el inglés Mr. Brown el piloto instructor. Durante los «siete minutos» de vuelo alcanzaron los 1.000 metros de altura. A lo largo de este primer año de alumno piloto volará en avión AVRO, 4 horas y 10 minutos; en globos cautivos, 7 horas y 45 minutos, y en globos libres, 40 horas y 30 minutos, totalizando 347 km de recorrido.

La vena artística de Guillén destacaba tanto que, cuando fue a Madrid al reconocimiento médico previo a su marcha a Barcelona, dibujó el emblema de piloto naval (27), que él, con toque romántico, se hizo tatuar en el pecho, y su ingenio le hizo destacar en la dirección del montaje:

«... de un hangar de dirigibles de 72x22x21 metros, formados por armaduras de coladura de hierro y haberlo hecho muy bien y en menos tiempo que lo hizo la casa constructora la primera vez. Este oficial, si sigue así, será muy buena base para la Aerostación Naval, especialidad a la que se dedica» (28).

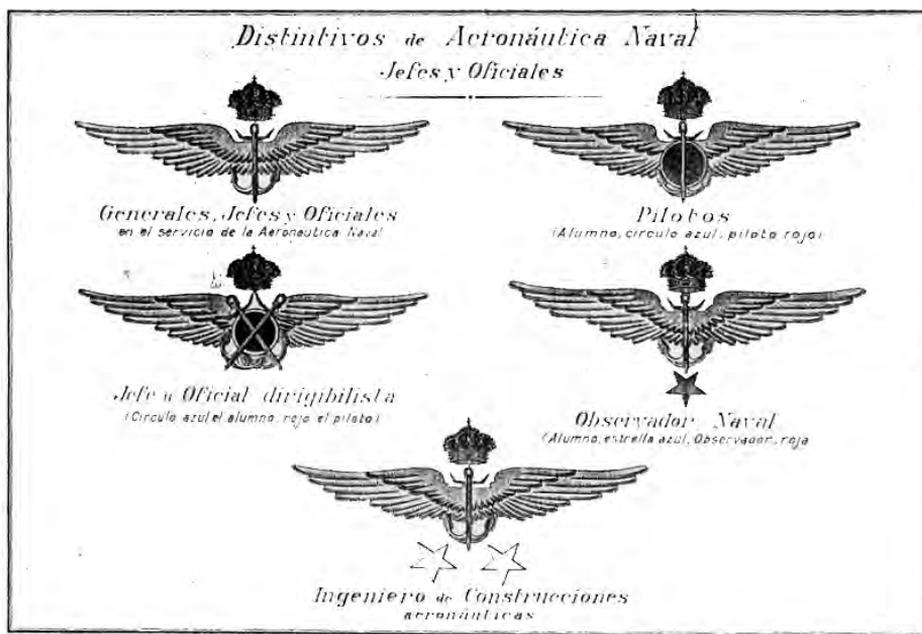
También figura en su hoja anual de servicios de 1921 que desempeñó una comisión de servicio en París, de veintidós días de duración, para visitar la VII Exposición Aeronáutica Internacional, comisión a la que sacará la Marina mucho jugo pues, a partir de ella, don Julio se convertirá en diseñador y montador de sus stands, como iremos viendo.

La Marina (febrero de 1922), previa comisión a Roma del capitán de fragata don Pedro María Cardona, primer jefe y fundador de la Aeronáutica Naval,

(26) QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo, y LLABRÉS BERNAL, Juan: *La Marina de Guerra en África*. Madrid, 1928, p. 418.

(27) Véase GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, pp. 56-59, donde se relata con todo detalle la curiosa anécdota que condujo a Guillén a realizar este dibujo.

(28) Informes del capitán de fragata don Pedro María Cardona, correspondientes al 31 de diciembre de 1921, que figuran en el expediente de don Julio Guillén Tato.



Distintivos de la Aeronáutica Naval (diseños de Guillén). Primera misión de la Aeronáutica Naval en África

compró dos dirigibles SCA (29), los más pequeños del mundo en su clase y que entusiasmaron a don Pedro, que previó enseguida la oportunidad de embarcarlos en el *Dédalo* para utilizarlos en África, donde fueron empleados con ventaja, incluso con mal tiempo, en operaciones de bombardeo ligero, fotografía y reconocimiento. Estos aparatos llegaron a Barcelona a finales de marzo de 1922 y fueron sus pilotos los tenientes de navío Guillén y Sierra, que comenzaron inmediatamente a adiestrarse para embarcar a continuación en el *Dédalo*.

El *Dédalo* se adiestró en aguas mediterráneas con vistas a su incorporación al teatro norteafricano, entre el 20 de mayo hasta el día del Carmen de 1922, e hizo escalas en Valencia, Cartagena, Alicante y Santa Pola, utilizando su fuerza aérea embarcada en vuelos individuales y de escuadrilla, utilizando el SCA y practicando tácticas de ataque al suelo, regresando a la ciudad condal, de donde había salido.

La prensa alicantina se hizo eco del sobrevuelo de la ciudad por una «nave aérea denominada dirigible (...) que iba pilotado por nuestro paisano don Julio Guillén Tato y, según nos dijeron, por el hijo del Gobernador Civil» (30).

(29) Por el nombre de la casa constructora: Stabilimento di Construzione Aeronautiche de Roma.

(30) RAMOS, p. 47.

Al quedar en Barcelona listo para desempeñar comisión, tenía embarcados 6 Savoias-13, 4 Savoias-16, 6 Macchi-18, 1 Parnall-Panther desarmado, 3 globos cautivos y 2 SCA. A ese material había que añadir los repuestos y la munición (bombas de 20, 112 y 230 libras, 3.000 granadas explosivas de mano, 8.000 bombas incendiarias, granadas de gases asfixiantes y lacrimógenos, botes de humo y munición de armas ligeras), carga que preocupaba tanto al mando naval, dado que el buque era un mercantón habilitado a toda prisa como portahidroaviones, que se le ordenó que cuando llegase a la zona de operaciones se situase fuera del alcance de la artillería rifeña (31).

El 30 de julio de 1922 el *Dédalo* zarpó de Barcelona para Cartagena, de donde salió para Ceuta el 2 de agosto y en este último puerto se ejercitarán los pilotos durante tres días, zarpando en la madrugada del día 6 para la bahía de Alhucemas, estrenándose en función de guerra la Aeronáutica Naval y concretamente el teniente de navío Guillén que, ese mismo día, volando de observador en un Macchi-18 tripulado por el teniente de navío Taviel de Andrade, arrojó bombas a mano sobre la playa de la Cebadilla, durante 40 minutos, alcanzando una altura de 1.200 metros, tratando de anular con sus bombas la batería rifeña de El Morro Nuevo y alcanzar el poblado de Azibfazar (32).

El día 15 de agosto del mismo año un Savoia-16, pilotado por el teniente de navío don Manuel de Flórez y Martínez de la Victoria que llevaba a Guillén de observador, amará de emergencia por avería del motor no lejos de Cabo Quilates, siendo recogidos por el destructor *Audaz* bajo el fuego de cañón de la batería mora de El Morro Nuevo, finalmente el hidro se amarró a un tangón del *Alfonso XIII*. Durante su forzosa permanencia a bordo del acorazado, los tenientes de navío Flórez y Guillén asistieron al bombardeo sobre Sidi Dris y se reincorporaron al *Dédalo* el día 21 en Melilla.

En septiembre intentó la travesía del estrecho de Gibraltar (suponemos que de Algeciras a Mar Chica, pero no lo dejó anotado) en dirigible, pero una avería en los tanques de combustible la abortó.

El 16 de septiembre, un bote-auto del *Dédalo* con 17 personas a bordo, entre las cuales iban varios oficiales del Batallón de la Princesa, el teniente de navío Guillén, un mecánico y varios marineros, zozobró cerca de la punta del muelle de Villanueva de Melilla. Varios botes acudieron al salvamento de los naufragos, pereciendo ahogados un oficial del citado batallón, el mecánico y dos de los marineros del *Dédalo*. Don Julio lacónicamente anotó: «Naufragó bote por fuerte Levante». Volvió a las operaciones de bombardeo los días 21 y 23 de septiembre, sobre Afrau, Bocoya y Sidi Dris, tras los cuales el *Dédalo* se dirigirá a Cádiz, regresando enseguida a la zona de operaciones, en la cual continuaron los vuelos de reconocimiento y bombardeo hasta el 1 de noviembre, en que zarpó para Alicante y Cartagena. Regresó a Melilla el día 8,

(31) GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, p. 111.

(32) Diario de vuelo del teniente de navío Guillén Tato. En las playas de La Cebadilla y Axdir se realizará el desembarco de Alhucemas de 1925, que más tarde comentaremos. GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, pp. 112-118.

operando sus aviones hasta el 13 próximo siguiente, día en que, finalizadas las operaciones, regresaron a Barcelona, aprovechando el tránsito para un «viaje de propaganda» por diversos puertos del Mediterráneo (33). Rindió viaje el día 29, tras recibir calurosas felicitaciones del alto comisario y del almirante jefe de la Escuadra de Instrucción. Por estas acciones de guerra, recibirá don Julio la Medalla de Marruecos y una cruz del Mérito Naval de 1.^a clase con distintivo rojo y, por la redacción de una memoria sobre globos cautivos, otra mención honorífica.

Ya en Barcelona, y como sigue siendo reglamentario en la Armada, don Pedro Cardona rindió los informes reservados de don Julio Guillén, correspondientes a ese año de 1922 y anotó:

«Durante este año ha continuado siendo este oficial alumno del curso de aerostación de esta Escuela, habiendo demostrado aplicación y aprovechamiento. Ya como observador, ya como comandante de dirigible ha tomado parte en todos los bombardeos desde el mar en Marruecos, mereciendo ser citado como distinguido y propuesto para recompensa. Está indicado para auxiliar de Instructor de Aerostación de esta Escuela, y tiene aptitudes para hacerlo bien y lo haría mejor *si fuera más ordenado*. A bordo, Barcelona, 31.12.1922».

No era don Pedro de los que informaban a la ligera y al año siguiente volverá a la carga:

«A medida que se ha ido soltando este oficial, se ha puesto de manifiesto *su idiosincrasia algo bohemia, poco propenso al orden y al método*, siendo de esperar que, con la edad, se corrija de estos defectos que, sino los vence, anularán las buenas condiciones de inteligencia, entusiasmo y saber que reúne. Ha concurrido a la copa Gordon-Bennett, pilotando el globo de esta Escuela *Hesperia*, corriendo serios peligros con tranquilidad y valor por dejar bien puesto el pabellón nacional; por ello está propuesto para una recompensa. A bordo, Barcelona 31.12.1923» (34).

Estas alusiones al desorden sirvieron a su hija María para encabezar su magnífico y «ordenado» trabajo sobre su padre, cuando en su «A modo de presentación» comienza diciendo: «Reunir esta documentación no ha sido tarea fácil. Mi padre, persona sencilla y de carácter bohemio y desorganizado para sus cosas...» (35).

Y esa copa, de la que habla don Pedro, no fue precisamente un *fair play* deportivo para señoritos ociosos. El descanso de los guerreros durará muy poco pues enseguida se enrollarán en esa misión de paz que resultará mucho más peligrosa que las precedentes de guerra. En efecto, a propuesta del

(33) Visitaron Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia y Tarragona, para dar a conocer la nueva Arma Aérea y estimular la afición a la Marina entre la juventud.

(34) Ambos informes, en el expediente del contralmirante don Julio Guillén (cursiva, nuestra).

(35) GUILLÉN SALVETTI, María: *Bibliografía de don Julio Guillén y Tato, 1897-1972*. Madrid, 1997, p. 9.

mencionado jefe de la Aeronáutica Naval, se dispuso que el globo *Hesperia*, con los tenientes de navío Julio Guillén y Manuel de la Sierra como pilotos y auxiliados por el mecánico Agustín Galiana y un cabo de mar, tomase parte en el concurso para la Copa Gordon Bennett, que se celebraría en pleno equinoccio (36) otoñal de 1923. Curiosamente los designados aún no habían recibido sus diplomas de pilotos de globo libre y dirigible, que obtendrán en febrero de 1925 con antigüedad del 1 de agosto de 1924.

La prueba resultó durísima. Se disputó en Bruselas, de donde salieron (23/9/1923) 21 globos pertenecientes a ocho naciones. Por parte de España, además del mencionado *Hesperia*, participaron el *J.F. Duro*, del Real Aéreo Club, y el *Polar*, de la Aeronáutica Militar. Una vez los globos en el aire, una fuerte tormenta con vientos huracanados destruyó a tres de ellos, falleciendo cinco tripulantes, salvándose el teniente de Ingenieros del Ejército español don Félix Gómez Guillamón (37), que resultó gravemente herido.

El *Hesperia* comenzó su vuelo con lluvia, divisando un fuerte resplandor cuando sobrevolaba Amberes, ignorando que se trataba del incendio de uno de los globos. De noche cerrada, chocaron contra un poste de cables de alta tensión, que milagrosamente no se incendió a pesar de los chispazos, y largando casi todo el lastre consiguieron elevarse continuando al norte. Hacia las 22.00, ignorando la situación geográfica en que se encontraban, decidieron aterrizar, maniobra peligrosísima pues fueron rozando el suelo durante cinco kilómetros, largando el ancla porque no pudieron rajar el globo para desinflarlo, entonces tocaron en los postes del tendido telefónico, rompieron ramas de árboles y tejas de varios tejados; por fin, a las 23.00, se posaron en las inmediaciones del pueblecito holandés de Woldendorp. De los 21 globos que habían tomado la salida, se clasificaron once y el *Hesperia* quedó en cuarto lugar. El campeón fue el globo que representaba a Bélgica. Guillén y De la Sierra recibieron enseguida la calurosa felicitación de don Alfonso XIII y fueron condecorados con sendas Cruces Rojas del Mérito Naval de 1.ª clase y cuando, años más tarde, se creó la Medalla Aérea, se les concedió a título individual.

La modestia profesional adorna la redacción de la hoja anual de servicios de don Julio Guillén para ese 1923:

«El día 12 de septiembre salgo para Bruselas a participar en la Copa Gordon Bennett. Piloto el día 23, aterrizamos en Waldendorp, Holanda (325 Km) quedamos en cuarto lugar, tercero por naciones y primero entre los militares y navales, sufriendo ligeras heridas. Fui calurosamente felicitado por S.M., Aeronáuticas Militar y Naval, y citado en la orden de la División Naval y propuesto para recompensa por [el Ministerio de la] Guerra y por distintivo a crear del Mérito Aeronáutico Naval. El día 11 de octubre regresé a España».

(36) En la Marina, desde siempre, «equinoccio» y «temporal» son sinónimos.

(37) MEXÍA Y ALGAR, José Ignacio: «La aerostación y el inicio de la aviación», en *Ingenieros*, número extra de la *Revista de Historia Militar*. Madrid, 2012, p. 170.

Mientras nuestro biografiado participaba en esta prueba, la División Naval de la Aeronáutica volvió a operar en aguas norteafricanas, saliendo de Barcelona el 23 de agosto y regresando el 22 de octubre. De Barcelona zarpó para Valencia (15/11/1923) a fin e incorporarse a la escuadra. De la Guardia (38) explica con detalle la actuación de Guillén en esta ocasión:

«La escuadra (...) llevando a bordo del *Jaime I* a S.M. el Rey a quien acompañaba S.M. la Reina, el General Primo de Rivera, séquito real y personalidades, en visita oficial a Italia (...) los hidros del *Dédalo* (...) volaban en formación, fuera del puerto, así como el dirigible SCA. De pronto la falúa real, con el pendón morado aproa, desatraco del muelle [de El Grao de Valencia].

El piloto del dirigible, TN Guillén, que volaba en aquellos momentos sobre el puerto, observó con sorpresa que la falúa real, en lugar de dirigirse al *Jaime I*, se aproximaba (...) al *Dédalo*, en donde finalmente atracó subiendo a bordo del buque su Majestad. Aquello no estaba previsto. En el *Dédalo* la gente cubría pasamanos para el saludo a la voz, y aparte del Comandante y del oficial de guardia, solo quedaban a bordo el capellán y el médico, pues “todos” los demás oficiales, incluido el Jefe de la División, don Pedro, y el 2.º Comandante, estaban en el aire.

Sin dudarle, ni esperar ordenes, el dirigible puso proa al *Dédalo* [pudiendo] el TN Guillén, saltar a cubierta, dirigiéndose a la Cámara de oficiales donde ya estaba el Rey (...) que le preguntó ¿dónde está Perico? (Perico era, naturalmente don Pedro) por quien don Alfonso tenía una decidida predilección (...) Mientras tanto, S.M. el Rey que visitaba el *Dédalo* por 1.ª vez, recorrió algunas de las instalaciones, hangares, talleres e hidros, terminando la visita, como había empezado, en la Cámara de oficiales.

El Rey charlaba, curioseándolo todo y comentando complacido los graciosos dibujos pintados por el teniente de navío Guillén que decoraban la Cámara (...) De pronto, el Rey exclamó sonriente: ¡Aquí falta algo! Era verdad y lo que faltaba era una caricatura del propio Rey, obra —cómo no— de Guillén, que se había escondido apresuradamente y que al fin, volvió a ocupar su sitio en la Cámara, pero esta vez con una cariñosa dedicatoria con la firma de Alfonso XIII, como recuerdo de su visita al *Dédalo*».

Al día siguiente Guillén, a bordo del SCA, sobrevoló la escuadra que había zarpado de Valencia a las 09.00 acompañándola, al mismo tiempo que los hidros, en el principio de su derrota a La Spezzia y dirigiéndose luego a amarrar en el *Dédalo*.

Para general conocimiento y satisfacción de todo el personal de la Armada, el BOM publicó días más tarde este telegrama de S.M. al jefe de la División Naval de la Aeronáutica: «He quedado complacidísimo del estado brillante y de la eficacia de la Aeronáutica Naval y deseo se propague a todo el personal. Alfonso, Rey».

Al comenzar 1924, Guillén, que se había distinguido en el montaje de los hangares para los dirigibles, recibió el mando de la sección de aerostación basada en el aeródromo de El Prat de Llobregat (39) y fue el encargado

(38) GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, pp. 168-170.

(39) Una vez aprobada la construcción de un aeródromo en Barcelona, por RD de 24 de noviembre de 1924, se declararon de utilidad pública y sujetas a expropiación dos fincas denomi-

también de montar en dicho aeropuerto una fábrica de hidrógeno pues la que existía a bordo el *Dédalo* no daba caudal suficiente para las necesidades de globos y dirigibles.

En el mes de junio, al mando del dirigible O-2, el teniente de navío Guillén salió al encuentro de las escuadras española e italiana, a bordo de esta última regresaban SS.MM. de Italia, a las que sobrevoló. Por esta acción se le concedió la Orden Italiana de la Corona, en el grado de caballero.

Para cooperar en las comentadas operaciones de la retirada de Xauen, volvió la División Naval de la Aeronáutica a operar en aguas africanas (1/8/1924-17/11/1924), durísima campaña por los malos tiempos sufridos y por la primera pérdida en combate de un oficial alumno, el alférez de navío Jorge Vara Morlán. Guillén no participó en esta campaña, pues su faceta de «ingeniero industrial» y el aludido montaje de la fábrica de hidrógeno le retuvieron en Barcelona, aprovechando esta calma para contraer matrimonio en Alicante (15/10/1924) con la señorita María de los Ángeles Salvetti y Sandoval, de cuya unión nacieron cuatro hijos: Fernando (fallecido siendo capitán de navío), Julio (que fue teniente de complemento de Infantería de Marina), María de los Ángeles y Jorge (fallecido, coronel de Intendencia de la Armada). El matrimonio Guillén se estableció en Barcelona a partir de enero de 1925 (40).

Por RD de 24 de noviembre de 1924, que reorganizó la Aeronáutica Naval, se disolvió la División Naval de Aeronáutica y se creó la Escuela de Aeronáutica Naval de Barcelona y la «Estación transportable de Aeronáutica Naval instalada en el vapor *Dédalo*», con lo cual la Marina definía algo muy parecido al actual concepto de «unidad aérea embarcada».

Al finalizar 1924, don Pedro Cardona volvió a la carga informando: «Durante este año ha continuado ejercitándose en aerostación, en cuya rama es un buen piloto, ratificándome en los anteriores juicios sobre este Oficial» (41).

En abril de 1925, don Julio se trasladará a Flix (Tarragona), en comisión de servicio y acompañando a su jefe, el capitán de fragata don Pedro Cardona, para estudiar la posibilidad de obtener hidrógeno en la planta electroquímica de la Hidroeléctrica de Flix, para lo cual tendría que instalarse allí una central compresora de hidrógeno, lo cual se terminó realizando años más tarde.

Ese mismo mes, la Escuela de Aeronáutica le autorizó a aceptar una invitación para participar en el Salón Internacional del Automóvil y la Aeronáutica, que se celebraría en Barcelona el mes siguiente. En el estand de la Escuela, cuyo diseño y montaje se le encomendó, se invirtieron 2.500 pesetas (unos 10.000 euros de hoy) y se expusieron un dirigible pequeño, dos hidros de los construidos en los talleres de la Aeronáutica de Barcelona y material de ense-

nadas La Volatería y Las Monjas, además de un hangar allí existente y una casa. La primera finca dio nombre al aeródromo construido por la Marina. La finca era propiedad de Ricardo Conde. GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, p. 221.

(40) RAMOS, pp. 50-51.

(41) *Ibidem*, p. 51.

ñanza de motores. El ingenio de Guillén quedó patente cuando ordenó colocar un letrero —quizá lo confeccionó él mismo— que decía: «Se puede pasar y tocar». Excusamos decir que nadie tocó lo expuesto (42).

Pero la historia de España tocaba entonces a rebato para el desembarco de Alhucemas, y la Aeronáutica se preparará a fondo para ello. Guillén se incorporará a la zona de operaciones en vuelo, desde Barcelona a la base de la Aeronáutica Militar del Atalayón en Mar Chica (Melilla), a bordo de un Macchi-24 de la recién incorporada escuadrilla de seis aparatos comprados en Italia. Al igual que lo había hecho en 1922, iba de observador en un aparato pilotado por el teniente de navío Taviel de Andrade.

Estos Macchi-24, de alas no plegables, eran de difícil embarque a bordo del *Dédalo* (43), por lo cual se les incorporó a las fuerzas aéreas del mando del general Soriano (director de la Aeronáutica Militar) que operaban desde dicha base del Atalayón, y sus observadores volaron tanto en su escuadrilla como en las de la Aeronáutica Militar; Guillén lo hizo en la segunda escuadra del mando de don Alfredo Kindelán, participando en varias operaciones de bombardeo en la zona de la operación anfibia.

También voló dirigibles de la Aeronáutica Militar, en uno de ellos fue abatido por la artillería enemiga, pero resultó ileso. En otro vuelo en hidros, que pilotaba el también famoso capitán Ramón Franco, salvó el pellejo de milagro porque un botón metálico de su marinera desvió una bala de fusil, lo que da idea de la baja altura a la que realizaban sus bombardeos.

El dejó anotada su participación en los bombardeos de

«Ben-Hach-Mohamet, Tigaminin, Malmusí, Axdir, Amekrán, Palomas, Rocosa, Yebel-Sedum, Tafrast, Tamastat, Ain-Kmra, Tamasquinda, Didi-Dris y Kilates (*sic*). El día 10 de octubre tomó agua en cabo Kilates siendo recogido por el Torpedero 17 (...) habiendo tomado parte en las tomas de Malmusí, Palomas y Rocosa».

Culminada la operación con éxito con la toma del monte Amekrán y la del poblado de Axdir, tristemente célebre capital de la República del Rif y, por tanto, cuartel general de Abd el-Krim, la escuadrilla regresó en vuelo a Barcelona en dos etapas. Sus aviones totalizaron 2.000 horas de vuelo, en misiones de reconocimiento y bombardeo, en esta campaña (44).

Por su actuación en Alhucemas, don Julio Guillén recibió la Cruz de 1.^a Clase del Mérito Militar con distintivo rojo.

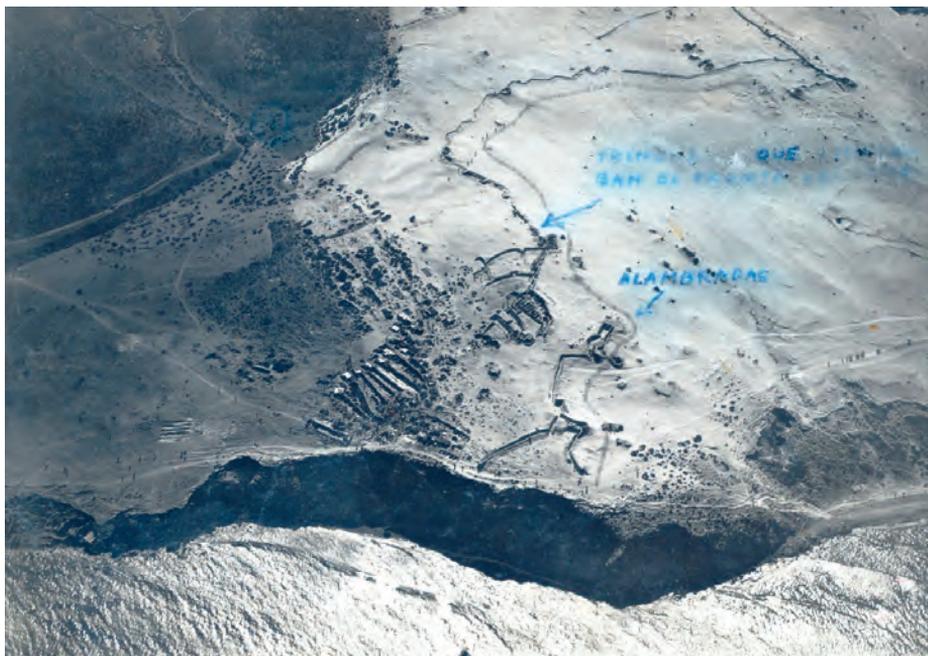
Durante el primer curso de la Escuela de Guerra Naval (07/10/1925-16/09/1926) (45) se programaron seis conferencias sobre la Aeronáutica

(42) GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, pp. 249-250.

(43) En alguna emergencia se izó alguno a su cubierta a costa de paralizar las operaciones de los demás.

(44) GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, pp. 266-279.

(45) CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: *La Escuela de Guerra Naval, 75 años de Historia*. Madrid, 1999.



Fotografía tomada por don Julio Guillén durante el reconocimiento de Alhucemas (1925). Señala con tinta las alambradas, trincheras y fortines (Colección Jorge Juan Guillén Salvetti)

Naval que dictó el capitán de fragata Cardona, dos que pronunció el teniente de navío Guillén, recién nombrado piloto jefe de la sección de dirigibles de la Escuela de Aerostación Naval, y otras que dieron dos pilotos de hidroavión, una cada uno. A una de las pronunciadas por don Pedro asistió S.M. el Rey, acompañado del ministro de Marina, almirante Cornejo, y a todas las demás acudieron el capitán general de la Armada (46), el jefe y el 2.º jefe del Estado Mayor Central de la Armada y el vicealmirante marqués de Magaz, que durante la estancia en África del presidente del Directorio, general Primo de Rivera, actuó como presidente interino del mismo, amén del primer director del Centro Capitán de Navío Don Salvador Carvia y Caravaca.

Don Julio Guillén continuaba con sus vuelos en dirigible y ascensiones en globo libre y con el asunto de la fábrica de hidrógeno. El 28 de septiembre de 1926 desempeñó otra comisión de servicio en Madrid para asistir al Congre-

(46) Cargo hoy inexistente (no así el empleo) que ocupaba el almirante más antiguo del escalafón, el cual era ascendido al empleo de capitán general (RO 12/1/1912), tenía despacho y ayudante, y era una especie de «defensor del personal de la Armada» antes de que tuviese que recurrir a la instancia suprema. Creado por la ley Maura-Ferrándiz (1909) y suprimido por la República en 1931. En las organizaciones anteriores de la Restauración existía un solo almirante con el destino de presidente del Centro Consultivo de la Armada.



La cala de El Quemado fotografiada por don Julio Guillén (Colección Jorge Juan Guillén Salvetti)

so Hispano-Americano de Aerostación, volando el dirigible núm. 51 de la Aeronáutica Militar desde su base de Guadalajara. Enseguida, cuando el Real Aéreo Club de España organizó en Madrid la «Primera Exposición Nacional de Aeronáutica», en el espléndido marco del Palacio de Cristal del Parque de El Retiro madrileño (octubre 1926), montó el stand de la Marina con notable éxito.

En enero de 1927, formó parte de la junta reorganizadora de la Aeronáutica Naval; como consecuencia redactó una memoria-proyecto para la instalación de un compresor de hidrógeno en Flix, por la que se le dieron las gracias de real orden. Inmediatamente se le ordenó formar parte del comité deportivo para la Exposición Universal de Barcelona de 1929.

En mayo de 1927, cuando se disponía a «zarpar Ebro arriba» para Flix, con el fin de dirigir los trabajos de la instalación del compresor de hidrógeno, y por estar próxima la inauguración del nuevo edificio del Ministerio de Marina, se le encargó la catalogación e instalación del Museo Naval de Madrid, que marcará definitivamente el rumbo de su carrera, aunque con las guiñadas que veremos. Dados los problemas orgánicos del Museo, don Julio fue nombrado segundo para que lo montase y organizase como era debido, y ese criterio lo mantuvieron, como enseguida veremos, las autoridades republicanas.

Los reconocimientos a su labor, a pesar de su juventud, continúan pues se le concedió la Cruz de la Orden de Carlos III por real orden del 17 de diciembre de 1927.



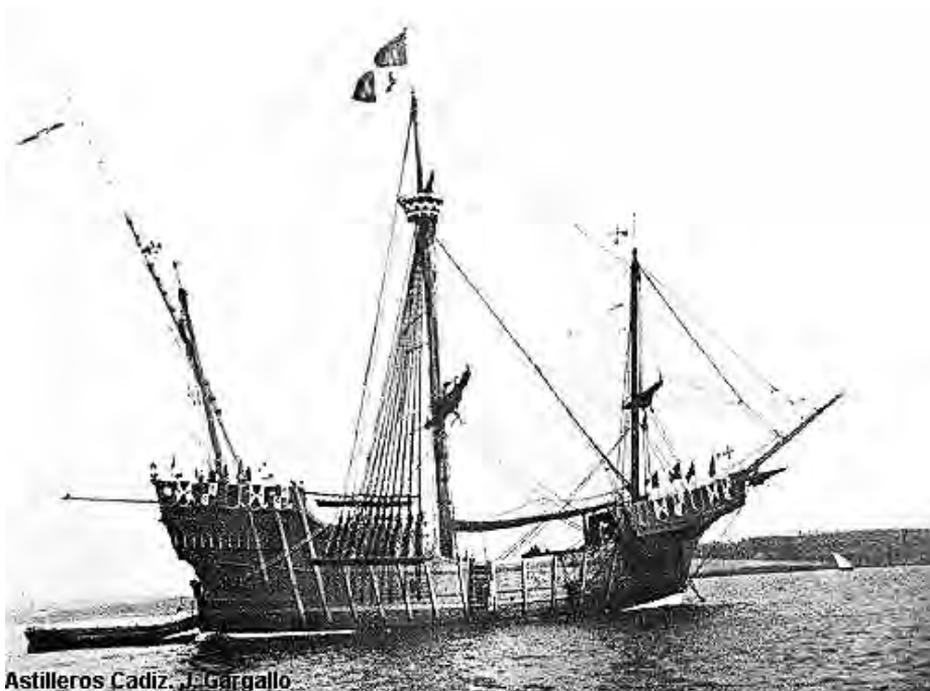
La *Santa María* en gradas (Astilleros de Cádiz. Foto: J. Gallardo)

Tras su cambio de residencia a Madrid, fue nombrado «comandante de quilla» de la nao *Santa María*, cuya construcción dirigirá (47) al tiempo que se le destinaba al negociado de campaña del Estado Mayor Central de la Armada para que organizase, como lo hizo, la contribución de la Marina a la Exposición Universal de Sevilla de 1929.

Para el difícil trabajo de arqueología naval que representaba la construcción de la *Santa María*, y tratando de no aprovechar «la vaca» dejada por modelos anteriores, sino aproximarse lo más posible a lo que debió ser *La Gallega*, estudió a fondo la pintura de época, dibujó muebles y objetos para su decoración, que después se reprodujeron, estudió las carabelas que figuran dibujadas en la famosa carta de Juan de la Cosa..., en fin, no dejó papel sin estudiar que pudiese conducir a la mayor fidelidad del modelo. Pero, enfrascado en esos estudios, fueron surgiendo nuevas obras que anotaremos en su bibliografía y que demostrarán su increíble capacidad de trabajo. En una entrevista periodística, el mismo don Julio explicó así su labor:

«Yo, aun sabiendo sus dificultades de la empresa (*sic*), acogí la responsabilidad y me puse a la tarea con entusiasmo. Durante varios meses, recorrí los museos

(47) En el IV Centenario se había construido otra que mandó el prestigioso capitán de navío don Víctor María Concas y Paláu, la cual, navegando sin escolta y a pura vela, llegó a Nueva York para la gran revista naval de 1893 y terminó como museo en Chicago. Se construyó en La Carraca y se botó el 26 de junio de 1892.



La *Santa María* de Guillén (Foto: Astilleros de Cádiz. Foto, J. Gallardo)

y archivos de Europa, buscando toda suerte de informes que pudieran serme útiles, fueron tres años en total los que dediqué al estudio del proyecto, pues quería que la nueva *Santa María* fuera una reproducción fidelísima hasta en sus más mínimos detalles» (48).

Por real decreto de 22 de junio de 1927, el ministro de Marina autorizó la construcción de la carabela, presupuestada en 220.000 pesetas, por parte de los Astilleros de Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, que por entonces estaban terminando el buque escuela *Juan Sebastián Elcano*. Para la elaboración de los planos de construcción, Guillén contó con el general de brigada de Ingenieros Navales don José Quintana y Junco y con el teniente coronel del mismo Cuerpo don Juan Campos y Martín; los trabajos en grada fueron dirigidos por el ingeniero don Juan Aldecoa; la quilla se colocó el 15 de agosto de 1928 y la botadura tuvo lugar el 26 de enero del año siguiente. Tras las satisfactorias pruebas de mar, el 4 de mayo de 1929 se entregó solemnemente a la Armada el buque, tomando su mando efectivo el capitán de corbeta don Julio Guillén, recién ascendido a ese empleo.

(48) YSERN, Antonio: Diario *Arriba* del 13 de agosto de 1942. Cit. por RAMOS, p. 64.



La *Santa María* en Sevilla (<http://www.galeon.com/juliodominguez/2005/sm29.html>)

La dotación inicial del buque quedó formada con los oficiales ocupando, como si fuesen del pleno siglo xv, los destinos siguientes: maestre, el teniente de navío don Álvaro Urzaiz y de Silva; contra maestre, el teniente de navío don Rafael García de Angulo y Romero; pilotos, los alféreces de navío Daniel Araoz Vergara y Joaquín Miguel y Rodríguez de la Encina; lombardero, el condestable don Antonio Díaz Roche; alguacil, el alférez de navío don Luis Sánchez Pinzón; escribano, el contador de fragata don José Núñez Palomino; físico, el capitán médico de la Armada don José Ripoll Esteve, y con ellos 32 hombres más de las clases de marinería.

La carabela remontó el Guadalquivir el 8 de mayo de 1929 y a las 18.00 de ese día atracó en Sevilla, siendo recibida por una multitud de personas al frente de las cuales figuraban SS.MM. los Reyes de España, las infantas Beatriz y Cristina, el general don Miguel Primo de Rivera, el presidente del Consejo de Ministros, varios ministros y diversas autoridades. Los soberanos contemplaron su entrada, remolcada por el cañonero *Laya*, y atraque desde la cubierta del crucero *Reina Victoria Eugenia*. Hubo saludos a la voz y al cañón por parte de los buques de la Armada presentes. La *Santa María* izaba el pendón de Castilla y la bandera distintiva del almirante de la Mar Océano.

El día en que los infantes de España (don Jaime, doña Beatriz y doña Cristina) visitaron la carabela, su comandante, desempolvando ceremoniales de la época del Descubrimiento, rompió en dos su bastón de mando, entregando

cada uno de los trozos a las infantas, dándoles a probar (como hemos visto hacer, hoy en día, en Bulgaria) el pan y la sal, y saludando con esta frase: «Bienvenidos a esta nao los señores infantes de Castilla», mientras uno, a modo de Rodrigo de Triana, vociferó desde la cofa: «¡Por muchos años, la vida y el grande honor de los muy altos, poderosos príncipes y señores don Jaime, doña Beatriz y doña Cristina, por la gracia de Dios, infantes de España, Dios guarde y mantenga!».

El día 27 de julio del 1929, la *Santa María* zarpó de Sevilla, llegando a Huelva al día siguiente. Participó en las fiestas colombinas, el día 3 bajó a fondear a La Rábida y el comandante recibió el nombramiento de socio de honor de la Real Sociedad Colombina de Huelva, y el 14 de agosto estaba de regreso en Sevilla donde (24/10/1929 a 16.30) (49) el general Carmona, presidente de la República de Portugal, la visitó. Su Excelencia respondió al brindis del comandante diciendo: «Recuerdo con orgullo las páginas de gloria escritas para la Historia por los pueblos hermanos».

Resumiremos los honores con que fue premiado el comandante, ante el notable éxito obtenido:

- 14/ 8/1928, correspondiente de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz;
- 16/2/1929, comandante de la carabela *Santa María*;
- 29/5/1929, ascenso a capitán de corbeta;
- 3/8/1929, socio de honor de la Real Sociedad Colombina de Huelva;
- 6/12/1929, correspondiente de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras;
- 18/12/1929, miembro de número de la Real Academia Iberoamericana de Geografía de Sevilla;
- 27/7/1930, comendador de la Espada de Suecia.

Real Patronato del Museo Naval

Dando algo «atrás», diremos que por real decreto de 9 de enero de 1929 se creó el Patronato del Museo Naval bajo la presidencia de honor del rey don Alfonso XIII, que tendría como vicepresidente al capitán general de la Armada, diez vocales de libre elección del ministro de Marina, el director del Museo, delegados de la Asociación de Armadores de la Marina Mercante y de la de Capitanes y Maquinistas de la misma. El subdirector del Museo actuaría de secretario y como tesorero el oficial del Cuerpo de Administración de la Armada destinado en el Museo. Los cargos no serían retribuidos, pero a los residentes fuera de Madrid se les podría pasaportar para asistir a las reuniones (50).

(49) *Abc*, edición matutina del 25 de octubre de 1929.

(50) *Abc*, edición matutina del 11 de enero de 1929.

Al año siguiente, por decreto de 30 de enero (51), se dispuso: «Dada cuenta de propuesta formulada al efecto, se nombra subdirector del Museo Naval al capitán de corbeta don Julio Guillén Tato, sin desatender su actual destino». Pero enseguida, y tras entregar el mando de la *Santa María* (29/5/1930), fue nombrado (1/7/1930), para cumplir sus condiciones reglamentarias de embarco (52), tercer comandante del acorazado *Alfonso XIII* y, al mes siguiente (6/8/1930), transbordó al mismo destino en el crucero *Miguel de Cervantes*, del cual desembarcará, entonces no sospecharía que «para siempre», el día de la Virgen del Carmen de 1931, cuando ya en España se había instaurado el régimen republicano. Lo sabemos, pues en su hoja anual no lo anotó, por la declaración jurada (53) que formuló el 12 de noviembre de 1941, en la cual declara también que desembarcó por estar cumplido de condiciones en el empleo de capitán de corbeta.

En cuanto a *la Santa María*, que Guillén había soñado llevar a América como la del IV Centenario, por real decreto de 31/12/1930 del ministro de Marina se cedió al Patronato Nacional de Turismo; después, entre vaivenes republicanos, revolucionarios, guerra y carestía de posguerra, fue a dar con sus cuadernas en el lecho marítimo de las aguas, tan queridas de don Julio, de Villajoyosa, cuando el transporte de guerra *Tarifa* la remolcaba de Valencia a Cartagena en febrero de 1945.

El *Miguel de Cervantes*, recién estrenado, se había entregado a la Armada el 14 de febrero de 1930 y cinco días más tarde se incorporó a la Escuadra, por entonces mandada por el vicealmirante don Rafael Morales y Díez de la Cortina; por tanto, Guillén disfrutó de un magnífico destino de subalterno..., mas en tiempos bien revueltos.

El *Cervantes* estuvo navegando continuamente durante el cuarto trimestre del 30; el 12 de diciembre se produjo la sublevación de Jaca, en plena «dictablanda». El 14 inmediato siguiente, un consejo de guerra condenó a muerte a los capitanes Galán y García Hernández, que fueron pasados por las armas el mismo día. La Escuadra, ante la declaración del estado de guerra en la V División Orgánica (Zaragoza), desplegó en varios puertos importantes, atracando el *Cervantes* en Valencia el día 16 de diciembre de 1930. Allí permaneció hasta el 5 de febrero de 1931 en que, acompañado de su gemelo el *Almirante Cervera*, que había llegado a Valencia el día 2, regresó a Ferrol, donde quedaron atracados el día 9.

Don Julio tampoco anotó los servicios de mar realizados a bordo durante el primer semestre de 1931, ni da noticia alguna sobre la proclamación de la República, quizá algo más dolorosa para él que para muchos de sus compañeros por lo que llevamos relatado.

(51) Sección de Personal, Cuerpo General del Ministerio de Marina (DOM núm. 24, de 30/1/1930).

(52) Ley 15/5/1982: dos años, de los que uno podría ser mandando buque. La República, el 8 de diciembre de 1931, dispondrá que para los capitanes de corbeta fuesen tres años, de los cuales uno podría ser de mando. Pero Guillén ya estaba cumplido de condiciones.

(53) Declaración jurada que figura en el expediente Guillén, leg. 371.

En vista de ese silencio en la hoja de servicios de don Julio Guillén, acudimos a las memorias del entonces capitán de navío don Indalecio Núñez Quixano, jefe de Estado Mayor de la Escuadra el 14 de abril de 1931, para mostrar el ambiente que se respiraba en ella durante dicha proclamación republicana:

«... cuando estando en Cartagena hubo a bordo del acorazado *España* gritos subversivos dados por un mecánico y ocultado por los maquinistas (...) el mal había contaminado las dotaciones y la indisciplina se enseñoreaba de ellas bajo una capa de aparente subordinación que encubría no pocas faltas.

Días después de estos sucesos (...) se proclamó la República, declarándose las dotaciones en plena indisciplina: escándalo en el *Libertad* con motivo del licenciamiento; sublevación de los fogoneros del *España* en el viaje de Cartagena a Ferrol; sublevación de la dotación del *Jaime I* en el dique de Ferrol (...) los fogoneros del *España* con motivo de la mala calidad del rancho querían obligar a su comandante (...) a entrar en Cádiz; los cabos del *Jaime I* impusieron el desembarco del segundo comandante (...) por la calumniosa imputación de que se quedaba con parte de las raciones y de que era monárquico (...) El gobierno republicano parecía darles en todo la razón» (54).

En ese triste ambiente, como decíamos, desembarcó el capitán de corbeta Guillén para hacerse cargo de sus destinos en la Dirección de la Aeronáutica Naval y en el Museo Naval.

Creación del Patronato del Museo Naval republicano

Proclamada la República, un decreto de la Presidencia de 9 de junio de 1931, a propuesta del ministro de Marina, derogó el real decreto de 9 de enero de 1929 comentado más arriba, disponiendo que, a partir de ese momento, el Museo contase con

- director, el capitán de navío ayudante mayor del Ministerio, como lo venía siendo;
- subdirector, que también lo sería el capitán de corbeta don Julio Guillén Tato;
- tesorero, el comisario del Cuerpo de Intendencia e Intervención de la Armada don Luis Díez Pinedo.

A todos los anteriores se les nombraba sin desatender sus destinos y encargándoles la comisión de redactar un reglamento nuevo para el Museo Naval. Por ello, Guillén fue ratificado en la subdirección del Museo y como oficial de

(54) NÚÑEZ QUIXANO, Indalecio: «Mis memorias íntimas» (inéditas). El autor utiliza los nombres dados por la República al acorazado *Alfonso XIII (España)* y al crucero *Príncipe Alfonso (Libertad)*.

la Dirección de Aeronáutica Naval del Ministerio de Marina, destinos de los que se posesionó el 18 de agosto de 1931 (55). Esto constituye una curiosidad excepcional en aquellos convulsos tiempos, dado que las nuevas autoridades republicanas debieron reconocer que Guillén era insustituible si se quería abrir de una vez por todas el nuevo Museo.

Por decreto del presidente de la República, don Niceto Alcalá Zamora, a propuesta del ministro de Marina, don José Giral Pereira (3/6/1932) (56), se reguló la Junta del nuevo Patronato y se adscribió el Museo al Ministerio de Marina. Por otro de idéntica fecha y publicado en el mismo *Boletín*, se publicó el Reglamento Museo Naval; estaría presidido por don Honorato de Castro Bonel (57), catedrático de Cosmografía y Física del Globo de la Universidad de Madrid, que dimitió el 28 de abril de 1933. Enseguida, otro decreto del presidente de la República, a propuesta del ministro de Marina, don Luis Companys Jover, de fecha 27 de julio, nombró presidente del Patronato del Museo Naval a don Gregorio Marañón y Posadillo, y el 8 de diciembre del mismo año don Julio Guillén Tato fue nombrado director.

«Como Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Marina, como consecuencia de la aplicación de los artículos 4 y 13 del Reglamento del Museo Naval, vengo en nombrar Presidente del Patronato del mismo a don Gregorio Marañón y Posadillo. Dado en Madrid a veintisiete de Julio de mil novecientos treinta y tres. NICETO ALCALÁ-ZAMORA Y TORRES. El Ministro de Marina, Luis Companys Jover» (58).

La presidencia de Marañón fue de lo más fecunda, dio varias conferencias en el Museo, en el que incluso se llegó a organizar un congreso médico y, por si su poligráfica personalidad no era suficiente para el prestigio de la entidad naval, entraron también a formar parte del Patronato don Claudio Sánchez Albornoz (59); el capitán de fragata don Enrique Pérez y Fernández-Chao, director interino y profesor de la Escuela de Guerra Naval, asesinado en agosto de 1936; el geógrafo don Juan Dantin Cereceda; don Pedro Novo y Fernández-Chicarro, doctor ingeniero de Minas y geólogo; el pintor don José María Gamoneda y García del Valle; don José María Torroja, secretario de la Sociedad Geográfica; don Vicente Vera, de la Escuela Superior del Magisterio; el capitán de navío don Manuel Medina y Morris y el de fragata don Manuel

(55) El Estado General de la Armada para 1932 solamente dice que tomó posesión del destino de la Aeronáutica Naval en esa fecha.

(56) *Diario Oficial de Marina* núm. 140, de 15 de junio de 1932, pp. 1021-1024. GM, núm. 167, de 15 de junio de 1932.

(57) GRACIA RIVAS, Manuel: *Diccionario biográfico de personas relacionadas con los 24 municipios del antiguo partido judicial de Borja*, 2 t. Zaragoza, 2005.

(58) Académico de número de la Real de la Historia (1/6/1934), se posesionó el 24 de mayo de 1936. Decreto de la presidencia del patronato en *Gaceta de Madrid* núm. 210, de 29 de julio de 1933.

(59) Académico de número de la Real de la Historia (15/4/1925), posesión, 28/2/1926; baja, 10/5/1941; alta, 12/12/1975; óbito, 7/8/1984.

Ferrer Antón. Para agradecer los servicios prestados por el insigne doctor Marañón, que tras la Guerra Civil coincidió con don Julio Guillén en las Reales Academias Española y de la Historia, por decreto del presidente de la República y a propuesta del ministro de Marina, don J. José Rocha García, se le concedió la Gran Cruz del Mérito Naval (60) con distintivo blanco.

Este mismo año, en fecha que no consta en expediente alguno (hemos consultado los archivos y la colección completa de la *Revista General de Marina* sin hallarlo), se le nombró director de la *Revista General de Marina*, la cual se convertirá en otra niña de sus ojos a partir de 1940.

Pero... ese año de 1936 amaneció de muy mal cariz, con los horizontes tomados por un Frente Popular que, si en general fue nefasto para toda España, en particular fue decisivo para terminar de minar la disciplina en la Marina. El golpe, creemos que decisivo a tal efecto, fue la readmisión, y el destino a los mismos destinos que tenían anteriormente, de los cabos revolucionarios expulsados a consecuencia de la revolución de octubre del 34, incluso de aquellos que fueron condenados a muerte y que, una vez indultados, cumplían condena en la prisión naval de la Escollera en el arsenal de Ferrol. Lo que aconteció después es bien conocido y la Marina fue, en principio, neutralizada por la revolución de las dotaciones de la Escuadra, con lo cual se aseguraba la desconexión entre el Ejército de África y la Península...

En ese fatídico 1936, Guillén, además de sus destinos de Marina, era el representante de la Armada en el Patronato del Archivo Histórico Militar, miembro de la Junta de Iconografía Nacional y del Patronato Nacional de Turismo, donde desempeñaba el cargo de secretario del comité de restauración. El 22 de mayo de ese mismo año, entró a formar parte de la Junta del Tesoro Artístico Nacional y además tuvo tiempo de publicar *Los tenientes de navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulla y de la Torre-Giral y la medición del Meridiano*, fundamental para entender el papel jugado por los dos jóvenes guardiamarinas, ascendidos para la ocasión directamente a tenientes de navío, y su pundonorosa lucha con alguno de los científicos franceses para dejar el pabellón español en lo más alto. Confiesa Guillén en sus memorias que, gracias a los derechos de autor de ese libro, su familia pudo sobrevivir en los duros meses del comienzo de la Guerra Civil.

Los avatares penosísimos del capitán de corbeta Guillén, durante los primeros meses del conflicto en Madrid, están relatados por él mismo en un libro publicado en plena guerra (61). El prologuista, M. Siurot (62), nos anuncia la tragedia profesional de Guillén, que enseguida trataremos de explicar: «... quiera Dios que pronto venga una nueva edición (...) y que pueda ya el autor sustituir el pseudónimo *El preso 831* por su nombre, que si fue siempre respetable está ahora unido por el óleo santo de la persecución».

(60) *Gaceta de Madrid* núm.108; *Diario Oficial de la República*, 18 de abril de 1934.

(61) GUILLÉN Y TATO: *Del Madrid rojo. Últimos días de la Cárcel Modelo. Por el preso 831*. Establecimientos Cerón, Cádiz, 1937.

(62) Exdiputado a Cortes, pedagogo y escritor (La Palma del Condado, 1872-[¿?], 1940).

Por este libro, redactado a modo de diario entre los domingos 27 de septiembre y 15 de noviembre de 1936, sabemos que don Julio, tras el desconcierto inicial y el cierre del Ministerio, fue detenido en su casa debido a una denuncia formal, gracias a Dios para él. Pasó veinticuatro horas en los calabozos de la Dirección General de Seguridad, y al día siguiente ingresó como recluso en la Cárcel Modelo. Allí vivirá angustiosas escenas, penurias de todo tipo (adelgazó 25 kilos en ese mes y medio de prisión) y, por fin, la puesta en libertad, cuando ya la artillería del bando nacional martilleaba la propia Cárcel Modelo. Al salir tuvo la suerte de enganchar un tranvía que bajaba a la calle Princesa, de ahí al metro, después a casa de unos tíos que lo acogieron de donde, finalmente, pasó a la legación de Polonia, donde pasará su segundo cautiverio.

El 21 de noviembre de 1936, el presidente de la República, don Manuel Azaña, firmó un decreto por el que causaban baja definitiva en la Armada un buen número de jefes y oficiales, con «pérdida de sueldo, gratificaciones, derechos pasivos, honorarios, condecoraciones y demás prerrogativas o emolumentos que puedan comprenderle». Entre ellos figuraba don Julio Guillén que, desde el 16 inmediato anterior, se encontraba refugiado en el Hogar Polaco habilitado por dicha legación, en la cual, como se estaba haciendo en diversas embajadas, comenzaron a refugiarse los perseguidos por el Frente Popular. Pronto quedó chica; entonces la ampliaron creando el Hogar Polaco en el Palacio del Marqués de Ibarra, de la glorieta de Rubén Darío de Madrid. En total recibió 400 asilados, entre los cuales había bastantes militares, algunos con su familia. En ese hogar coincidieron Juan Antonio Suanzes, que será ministro de Industria de Franco y luego fundador del Instituto Nacional de Industria; el aviador Eduardo González Gallarza, luego ministro del Aire, con su mujer y dos hijos; el coronel de Caballería e ingeniero geógrafo Luis Campos-Guereta Martínez, el coronel de Infantería Agustín Muñoz Grandes, el marqués de Ibarra, etc. También, a partir del comienzo de los combates por la capital, unas 21 personas pertenecientes a partidos republicanos moderados fueron amparadas en la legación, entre ellos el doctor Gregorio Marañón.

La vida en este Hogar Polaco fue bien dura: escasez de todo, necesidad de atender a mujeres y niños, hacinamiento, poca comunicación con el exterior... Guillén, encargado del «mando» del tercer piso, debió de granjearse algún enemigo al velar por el mantenimiento de la disciplina, lo cual va a proporcionarle una desagradable sorpresa cuando por fin regrese de Polonia a Lisboa y de allí, vía Salamanca, se presente en San Fernando (Cádiz). Gracias a María Guillén Salvetti disponemos de un manuscrito inédito donde el propio don Julio relata las vicisitudes de su estancia en el Hogar Polaco, su marcha a Polonia a bordo del buque de guerra polaco *Wilja*, su llegada a Gdynia y su regreso a España.

Don Julio, al ser evacuado a Valencia para embarcar en el *Wilja*, pudo reunirse con su mujer y sus tres hijos, que estaban desde el principio de la guerra con sus abuelos en Alicante, para embarcarse, junto a otros refugiados



Wilja (ORP) (63)

del Hogar Polaco, rumbo a Gdynia. En otra carta manuscrita que tenemos a la vista, tras agradecer a sus padres todas las gestiones hechas para su liberación y posterior reunión familiar, les dice: «¡Media hora antes de ser fusilado llegó mi libertad!». Por las memorias de otro de los refugiados, don Juan Antonio Suanzes (64), sabemos que para trasladarse a Valencia se organizaban caravanas de autobuses (tres en el caso de Suanzes), desde diversas embajadas y legaciones, hasta El Grao valenciano, las cuales viajaban más o menos «en conserva», como se dice en Marina, pues en algunos casos se sobornó a los chóferes para acelerar la llegada a Valencia y así encontrar sitio en los barcos.

Desembarcados en Gdynia, Guillén tramitó en el consulado de España la repatriación de toda la familia y consiguió pasajes para un barco del que desembarcaron en Lisboa. De esta última capital se dirigieron a Salamanca y desde allí a San Fernando donde, el día 23 de mayo de 1937, quedó alojada

(63) Mercante armado. Buque escuela de la Marina polaca. A su costado, una goleta de tres palos que seguramente pertenecía a la misma Marina. Desplazamiento estándar, 8.720 t; eslora, 104 m; manga, 4,80 m; calado, 5,90 m; máquina alternativa triple expansión; potencia, 1.350 CV; velocidad, 10 nudos; combustible, 600 t de carbón; dotación, 56 hombres; armamento, 4 cañones de 47 mm. Construido en Flesenburg (Alemania) y botado en 1906.

(64) BALLESTERO, Alfonso: *Juan Antonio Suanzes (1891-1977). La política industrial de la posguerra*. León, 1993.

toda la familia en la Fonda del Correo de la Calle Real de la Isla, de la cual pasarán a un piso alquilado en Cádiz (C/ Sagasta 8).

A su llegada a San Fernando, y tras la reglamentaria presentación a la autoridad de Marina, se le abrió el correspondiente proceso de depuración para saber de su comportamiento en «la otra zona». El juez de instrucción de su causa recabó información de varias personas que habían tratado a Guillén en Madrid y, entre la mayoría de respuestas favorables, apareció una del capitán aviador militar Manuel Martínez Merino (65), que le acusaba, nada menos, de afecto al Frente Popular por ser amigo de Casares Quiroga, y de que el gobierno de dicho Frente lo había confirmado como consejero de administración de Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), lo cual es una canallada pues ese cargo era provisto por el Estado Mayor de la Armada en función de la pertenencia de Guillén a la sección de la Aeronáutica. Sea como fuere, nuestro biografiado fue incluso en el «grupo C», definido en el decreto ley de 5 de julio de 1937:

«... después de haber servido en las filas rojas sin haber logrado señalados y eminentes servicios para la Causa Nacional, pasara a la Zona ocupada bien por evacuación o por entrega voluntaria a nuestras tropas, quedando sometido a procedimiento judicial en los términos fijados en el artículo 4º del propio Decreto Ley».

Por ello se decretó, por parte del auditor jefe Francisco Corniero Gallástegui (66) (Burgos, 4/971937), pasar la causa de Guillén al auditor del Ejército del Sur para que fuese juzgado en consejo de guerra de oficiales generales.

Con la orden de comenzar las actuaciones para la celebración del citado consejo, el citado coronel Corniero trasladó una denuncia recibida en Burgos y remitida por el Servicio de Información Militar (SIM) al jefe de Estado Mayor de la Armada, vicealmirante Cervera. La denuncia la formulaba el profesor de equitación Antenor de Bethancourt, que una vez evadido de Madrid se incorporó como falangista «camisa novísima» en la X Bandera de Castilla. La información recibida por el jefe de Estado Mayor rezaba así:

«Burgos 17 de agosto de 1937. Del general secretario de Guerra (Negociado de Justicia) para el almirante jefe del E.M. de la Marina: = El Excmo. Sr. General Jefe del VI Cuerpo de Ejército (...) me dice lo siguiente: = “Excmo. Sr. Tengo el honor de transcribirle un telegrama que me remite el Comandante Militar de esta Plaza, que dice así: ‘Comandante Décima Bandera de Castilla a Gobernador Militar Burgos. = Enterado llegada a España liberada Comandante Guillén de Marina de Guerra de embajada de Polonia, considerando de interés declaración en información dicho Comandante y su labor ideológica política, actuación dicha Embaja-

(65) Jefe de tráfico de Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) en 1934, ocupó dicho cargo hasta el 18 de julio del 36. Estuvo refugiado en la embajada de Finlandia y pudo salir de Alicante a bordo del torpedero de la Armada argentina *Tucumán*.

(66) En 1951 era auditor general del Cuerpo Jurídico del Ejército de Tierra.

da, solicito declarar en ella, destino Décima Bandera de Castilla, Robledo de Chavela, Antenor de Bethancourt'. = Lo cual tengo el honor de trasladar a V.E. para su remisión a las autoridades de Marina a los efectos que procedan"».

Guillén escribió: «... ni era contertulio mío, ni yo he dicho las cosas que sin concretar me achaca, ni las he podido decir» (67). Sea como fuere, el duro tribunal militar sevillano (como lo denunciado había acaecido en tierra, fue el que le correspondió), cuya jurisdicción estaba bajo el mando del general Quijano de Llano, condenó a Guillén (20/12/1937)

«a la pena de separación como autor de un delito de negligencia [¿?], previsto y penado en el Artº. 192 del Código Penal de la Marina de Guerra (...) con carácter perpetuo y con el retiro del servicio, si a él tuviera derecho, o la licencia absoluta, quedando en este caso sujeto a la Ley de Reclutamiento y Remplazo de la Marina de la Armada».

En consecuencia, y tras los trámites legales correspondientes, causó baja en la Armada el 23 de junio de 1938.

Vida «civil» en Cádiz

Es fácil imaginar el drama moral vivido por Guillén en Cádiz, expulsado de la Armada por la República y también por la España nacional, con la que tanto había soñado y a la que, con las penalidades que hemos señalado y acompañado de mujer y tres hijos, había logrado incorporarse dejando en la republicana tanto a su familia como a la de su mujer.

Enseguida fue contratado por el Ayuntamiento de Cádiz para «arreglar» sus archivos y publicar el *Índice sistemático de acuerdos de las actas capitulares de la Muy Noble, Muy Leal, y Muy Heroica Ciudad de Cádiz, Padre de la Patria (1717-1807). Cuidadosamente ordenados según acuerdo Municipal*.

En 1937 vio la luz el ya comentado *Del Madrid rojo...* En 1938 publicó varios artículos en el diario *La Información de Cádiz* y participó en el XV Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias (68), celebrado en Santander entre los días 19 y 25 de agosto, con una ponencia titulada «Los museos en el Nuevo Estado». La lista de lo publicado en los años 40 y 41 (159 trabajos recogidos en la exhaustiva bibliografía de María Guillén) demuestra hasta qué punto don Julio no se amilanó ante su situación, sino que dio «avante toda» para aproarse a una mar que pretendía encallararlo en el ostracismo.

(67) Falta el folio precedente. Esta frase está en la cabecera del folio 5 del doc. 3-2.^a del anexo 3.

(68) ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA EL PROGRESO DE LAS CIENCIAS: *Programa de los actos del XV Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*. Santander, 1938.

La revisión de la causa de Guillén, su rehabilitación y reincorporación a la Armada

El 4 de octubre de 1938, el entonces capitán de corbeta don Indalecio Núñez Iglesias, tomó posesión de su destino como jefe de la 2.^a Sección, Información, del E.M. de la Armada adscrito al Cuartel General del Generalísimo en Burgos. Su Jefe directo era el entonces contralmirante don Salvador Moreno Fernández, 2.º Jefe de dicho E.M, el cual, durante el desarrollo de la guerra, estuvo mandado por el vicealmirante don Pascual Cervera Valderrama (69).

Don Indalecio Núñez, tres años más moderno que Guillén, solamente conocía el gran prestigio alcanzado por don Julio en los hechos más arriba relatados, prestigio que no se circunscribía al seno de la Armada, sino que puede decirse era nacional con reflejos internacionales. Según le oí relatar, más de un vez, a don Indalecio, un buen día don Salvador Moreno le indicó que había que hacer un esfuerzo propagandístico para dar a conocer la campaña naval del bloqueo de los puertos de la zona republicana mediterráneos, guerra que resultaba «silenciosa y silenciada» (como han titulado los almirantes Moreno de Alborán) (70). Por tanto, pedía el almirante, habría que publicar artículos, folletos, libros, montar exposiciones... que llevasen el conocimiento de lo naval al gran público. Núñez, como movido por un resorte, le contestó: «Eso el único que lo sabe a hacer es Guillén». Don Salvador Moreno dijo, más o menos, «¡no diga cosas raras puesto que a Guillén se le ha expulsado de la Marina!», a lo que replicó su subordinado: «Pues pida Ud. la revisión de la causa y yo seré el defensor de Guillén». Y así se procederá, con la suerte para Guillén de que don Chambo sería nombrado ministro de Marina (71) el 9 de agosto de 1939 y, ¡oh casualidad!, un par de meses antes, cuando se montó la ampliación de la «Exposición de Guerra» (72) en el Gran Kursaal de San Sebastián (junio 1939), la instalación del pabellón de Marina le fue encargada al exoficial de Marina don Julio Guillén que, según la prensa local de la época, «fue uno de los que más merecieron la atención del Caudillo [cuando la visitó] (...) Este acierto ha sido conseguido por el director de la sección de Marina don Julio Guillén» (73).

La familia Guillén se trasladó definitivamente a vivir a Madrid (septiembre de 1939), donde don Julio no fue un «expulsado del Cuerpo» normal. Un escrito del comandante de Marina del Cuartel General del Generalísimo, capitán de navío don Juan Carré Chicharro, recién reinstalado en Madrid el Minis-

(69) En Salamanca desde el 19 de octubre de 1936, el 16 de abril del 38 se trasladó a Burgos, y el 25 de agosto del 39, a Madrid.

(70) MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*, 5 t. Madrid, 1998.

(71) Cargo que desempeñó en dos etapas: 1939-1945 y 1951-1957.

(72) El 29 de agosto de 1938 anterior se había montado en el mismo lugar una exposición sobre el material de guerra apresado al enemigo, organizada por el Ministerio de Asuntos Exteriores, cuya cartera ostentaba el general Jordana.

(73) RAMOS, pp. 92-93.

terio de Marina (24/7/1939), reza así: «Permítase el acceso a las dependencias de este Ministerio, siempre que le sea preciso, al portador de la presente, don Julio Guillén Tato».

En fecha 15 de diciembre de 1939, don Julio se dirigió al general jurídico asesor general del ministerio en «súplica para que, si a bien lo tuviese se revise el pronunciado del Consejo de Guerra que le separó del Servicio activo en la Armada». El nuevo consejo de guerra se celebrará en tiempo de paz, las pasiones iban calmándose, las penalidades sufridas por nuestro biografiado, conociéndose, y el ambiente madrileño del 1940-1941 era muy diferente al del sevillano de 1937.

Pero antes del consejo se producen otros hechos significativos y muy favorables a la rehabilitación de Guillén.

Restablecimiento del Patronato Museo Naval de Madrid (29/1/1940)

Ya con todo el Ministerio en su casa de Montalbán 2, el ministro decide reconstituir el Patronato del Museo y, en consecuencia, el 29 de enero de 1940 se reúnen sus nuevos patronos, que, por la importancia que tendrán para nuestro biografiado, reseñaremos:

- presidente, el ministro, representado por el contralmirante don Rafael Estrada y Arnaiz (con el tiempo miembro de la RAE), secretario general y jefe de la Jurisdicción Central de la Armada;
- marqués de Santa Cruz... (Mariano de Silva-Bazán y Carvajal-Vargas, decimotercer marqués de Santa Cruz);
- José María Ybarra y Gómez-Rull, naviero y presidente del consejo de administración de Ybarra y Cía.;
- Pedro Novo y Fernández-Chicarro, doctor ingeniero de Minas y geólogo, hijo del famoso historiador naval y académico don Pedro Novo y Colson (teniente de navío de la Armada);
- José María Torroja, ingeniero de caminos y doctor en Ciencias Exactas, secretario perpetuo de la Real Sociedad Geográfica;
- Armando Cotarelo y Valledor, de la Real Academia de la Historia;
- Pío Zabala, de la Real Academia de la Historia; vocal del consejo del CSIC; miembro de los patronatos Raimundo Lulio y Marcelino Menéndez Pelayo; vicedirector del Instituto Jerónimo Zurita de Historia y director de la revista *Hispania* desde su primer número, en 1940, hasta 1958. Presidente de la sección primera del Consejo Nacional de Educación, de la Comisión de Educación Nacional de las Cortes y consejero del Reino.
- Jesús María Rotaeché, perteneciente a la última promoción de la fragata *Asturias* (314). Pionero del Arma Submarina, diplomado de Estado Mayor. Al advenimiento de la II República, se retiró del servicio activo, reintegrándose durante la Guerra Civil española al bando nacional. Director del Museo Oceanográfico (1940-1945), director general de

Comunicaciones (1941-1942) y subsecretario de la Marina Mercante (1956-1972);

- Juan Bautista Robert, amigo íntimo de Guillén, natural de Valencia y que habitó en Madrid, después de la guerra, en Ferraz 25, a dos pasos de don Julio;
- Castor Ibáñez de Aldecoa y Urcullu, capitán de navío de la Armada. Ingresó en la Armada en la primera promoción de la EN de San Fernando, es decir la anterior a la de Guillén;
- Luis Díez Pinedo (primer administrador del Museo Naval, como hemos visto). Comenzó su carrera en el Cuerpo Administrativo de la Armada, pasando después de la guerra al de Intervención, donde alcanzó el generalato. Doctor en Derecho;
- José Antonio de Artigas y Sanz, Dr. Ingeniero de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, presidente de honor de la Comisión Electrotécnica Internacional;
- don Vicente Vela y Marqueta, capellán castrense de la Armada, secretario, durante algunos meses director del Museo y, durante muchos otros, subdirector del mismo.

En esta primera junta del Patronato, como destaca Vicente Ramos (74), no se pudo leer el acta de la sesión anterior porque todas las hojas del correspondiente libro aparecieron arrancadas.

La segunda junta celebrada por el Patronato (11/6/1940) fue presidida por el almirante don Francisco Bastarreche y Díaz de Bulnes, jefe del Polígono de Tiro Naval Janer de Marín el 18 de julio del 36, en el cual estaban destinados los capitanes de corbeta don Pedro Nieto Antúnez (en ese momento ya capitán de navío y director de la reabierta ENM de San Fernando) e Indalecio Núñez Iglesias, datos «intrahistóricos» pero que tienen su importancia para nuestro biografiado, que pudo comprobar cómo en la tercera junta (5/8/1940), presidida por almirante don Francisco Rapallo y Flórez, con Bastarreche como vocal, se decidió

«dejar en suspenso la designación Director del Museo, hasta que se hayan practicado las oportunas gestiones sobre la persona que pudiera ser designada para este cargo, prometiendo el Sr. Presidente practicarlas con toda rapidez a fin de que el próximo octubre o más adelante se resuelva definitivamente este asunto» (75).

Verde y con asas... Podrían haber escrito directamente: «... hasta que se rehabilite al capitán de corbeta Guillén». Inmediatamente, el almirante Rapallo informó al Patronato del nombramiento de juez para la revisión de la causa de Guillén, añadiendo que tanto Bastarreche como él mismo tenían «vivos deseos de una rápida y favorable solución de este asunto».

(74) *Ibidem*, p. 94.

(75) *Ibidem*, p. 95.



Don Heliodoro Guillén ([http/ www.alicantevi-vo.org](http://www.alicantevi-vo.org))

El 25 de marzo de 1940 falleció en Alicante el padre de don Julio, don Heliodoro Guillén, que no tuvo la dicha de ver a su hijo rehabilitado; ello añadió más pesar, si cabe, a la dolorosa pérdida experimentada por el hijo.

Otra gran curiosidad, e insistimos en que estamos tratando de un expulsado del Cuerpo por sentencia de un consejo de guerra y en tiempos de exigente censura, la constituye el hecho de que, a partir de diciembre de 1940, retomase su colaboración con la *Revista General de Marina*; y así, entre ese mes y el de septiembre del 1941, en que tendrá lugar el consejo de guerra que lo devolverá al escalafón del que nunca debería haber salido, publicó artículos con pseudónimo, reseñas, notas bibliográficas..., hasta veintisiete trabajos. Resuelto favorablemente su reingreso, como enseguida veremos, regresar

á a la dirección de esta *Revista*, en la que permanecerá hasta su fallecimiento.

Una última nota favorable, previa al nuevo consejo de guerra, fue la declaración jurada formulada (5/2/1941) por el jefe nacional de censura del Ministerio de la Gobernación, don Santiago Magariños, que decía:

«El Dr. don Gregorio Marañón y Posadillo está reconocido como una de las personas afectas al Glorioso Movimiento Nacional (...) no creo deba estimarse la amistad con dicho Doctor como motivo de recelo o suspicacia alguna en la consideración de adhesión al Movimiento».

Así, don Julio dejaba de tener una «amistad peligrosa», de lo cual había sido acusado en el consejo de Sevilla.

El segundo consejo de guerra

Con los factores favorables que hemos apuntado se ordenó celebrar el nuevo consejo de guerra de oficiales generales, en el seno de la Jurisdicción Central de la Armada (durante la Monarquía se llamó «Jurisdicción de Marina en la Corte», y en la República, «Jurisdicción Gubernativa en Madrid»),

cuyo jefe, el vicealmirante don Manuel Moréu, designó la composición siguiente:

- juez instructor: (¿?)
- presidente: vicealmirante don Rafael Heras y MacCarthy, jefe de personal desde el 2 de agosto de 1941;
- vocales: contralmirantes don Luis de Vierna y Belando y don Rafael García Rodríguez; capitanes de navío don Francisco Regalado Rodríguez, don José Rojí y Rozas y don Javier de Mendizábal y Cortázar (de la misma promoción que Guillén); suplentes: capitán de navío don Felipe Abárzuza y Oliva y capitán de fragata don Pedro Lapique Suárez;
- vocal ponente: teniente coronel auditor de la Armada don José Gómez de Barreda;
- fiscal: (¿?);
- defensor: capitán de fragata don Indalecio Núñez Iglesias.

Curioso consejo el celebrado el 23 de septiembre de 1941 en la sala de justicia de la mencionada Jurisdicción, en que fiscal y defensor están totalmente de acuerdo en la «justicia de una rehabilitación», y así lo «espera, de acuerdo con el dignísimo Fiscal, el defensor de este compañero que no puede sentarse en el banquillo porque ni está procesado ni se ha encontrado en el rollo materia para ello». Constatamos que, a partir de este momento, la amistad entre defendido y defensor se convirtió en fraternal. En consecuencia de la resolución del consejo, una orden ministerial de 14 de noviembre de 1941 (*Diario Oficial de Marina* núm. 262) reintegró en el servicio activo a don Julio Guillén Tato, lo ascendía a capitán de fragata (antigüedad de 26/2/1939) y lo escalafonaba con el número 1 de los de su empleo en la Escala de Mar. Enseguida, don Julio elevó una instancia al ministro para recuperar la antigüedad que tenía, en relación a sus compañeros de promoción, antes de la guerra y pasar a la recién creada Escala Complementaria «ya que los quebrantos (...) padecidos en el largo periodo de apartamiento de su actividad profesional, le hacen presumir que sus servicios no podrían dar un pleno rendimiento en la de Mar».

Se atendió la petición de cambio de escala, pero permaneció como capitán de fragata hasta 1944, año en que ascendió a capitán de navío con antigüedad de 26 de febrero de 1941, con lo cual se atendía la otra petición de su anterior solicitud.

1941-1972, seis lustros de incansable actividad...

Reingresado en la Armada, inmediatamente fue nombrado, de nuevo, director del Museo Naval (76), destino que comienza a ejercer el día 20 de

(76) OM de 15 de diciembre de 1941 (DO 287).

diciembre de 1941, y el 20 de enero siguiente, en la junta del Patronato es felicitado, en nombre de todos los componentes de la misma y en el del ministro de Marina, por el almirante Moréu, jefe de la Jurisdicción Central, como ya hemos visto. En la misma junta, Moréu anuncia el previo nombramiento de Guillén como director de la Biblioteca Central del Ministerio de Marina (14/12/1941) y de todas las dependientes de la Armada, con el encargo del ministro de que las organice y las interrelacione estableciendo los oportunos cauces de comunicación entre ellas. Pero don Julio tampoco fue de vacío a esa junta pues en la misma propuso:

1. creación del Museo Naval de la Torre del Oro de Sevilla, anexo al de Madrid (bella realidad actual);
2. búsqueda de nuevo local para el de Madrid (desde entonces, el actual ha sufrido diversas ampliaciones);
3. nueva plantilla de personal para el Museo;
4. presupuesto necesario para acometer sus trabajos;
5. celebraciones de los centenarios que se avecinaban (1942, CDL del Descubrimiento; 1943, I del propio Museo; 1947 exposición de Lepanto en honor del IV Centenario del nacimiento de Miguel de Cervantes; 1948, VII de la Marina de Castilla);
6. propuesta de creación del Instituto Histórico de la Marina, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y con sede en el Museo Naval, que tuvo espléndida vida entre 1942 y 1976, en que se creó el Instituto de Historia y Cultura Naval. Esta propuesta quedaría materializada al año siguiente (77), y por supuesto don Julio fue nombrado director del Instituto Histórico de la Marina del CSIC, integrado en el Patronato Saavedra Fajardo;
7. propuesta de plan editorial: 1) catálogos, 2) colecciones de documentos sobre expediciones, 3) colecciones de documentos sobre historia naval.

Todo ello se irá haciendo, a pesar de las dificultades propias de la carestía de la época, con remarcable solemnidad, impecable organización y notable difusión en los medios nacionales e iberoamericanos.

En 1942, Guillén montó el pabellón de la Marina en la XX Feria Muestrario de Valencia, y es nombrado vocal de la Real Sociedad Geográfica de Madrid. Además, y esto marcará definitivamente el rumbo de esta nueva etapa de su vida, el 19 de junio fue nombrado académico de número de la Real de la Historia, medalla número 4. Tomó posesión, el 1 de diciembre de 1943, pronunciando el discurso «Cartografía marítima española», que fue contestado por el académico don Antonio Ballesteros Beretta; desde el 19 de diciembre de 1958 hasta su fallecimiento, fue el secretario perpetuo de esta, cargo en el que le había precedido otro oficial de Marina, admirado y estudiado a fondo por él: el capitán de navío don Cesáreo Fernández

(77) Decreto de Presidencia del Gobierno de 15 de junio de 1942.

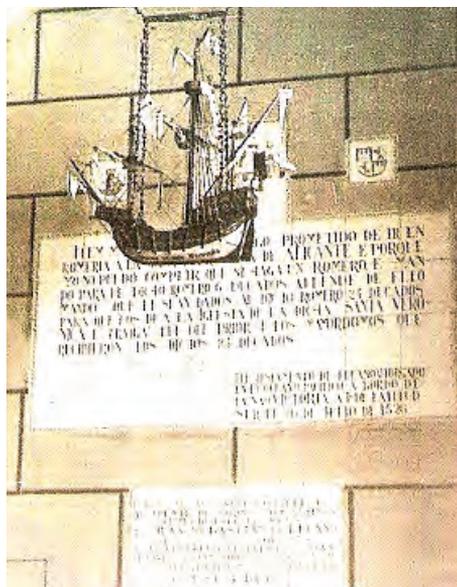
Duro, que lo fue entre el 9 de diciembre de 1898 y el 5 de junio de 1908, en que falleció.

El 30 de octubre de 1942 ingresó en el Instituto de España, disertó sobre «El descubrimiento del río de las Amazonas» y, en consonancia con su propuesta de celebrar el 450 aniversario del Descubrimiento, participó en la exposición cartográfica montada en el Palacio de Santa Cruz (Ministerio de Asuntos Exteriores) sobre los virreinos, que enseguida se repitió en el Museo Nacional de Arte Antigua de Lisboa, acudiendo Guillén a instalarla y a pronunciar una conferencia en la Sociedad Geográfica lusitana sobre «Mapas lusitanos desconocidos» (29/1/1943). Y de Lisboa a Barcelona, para montar en las Atarazanas la exposición sobre la presentación de Colón a los Reyes Católicos en la ciudad condal. Por último, citaremos la publicación del tomo primero de *Monumenta Chartographica Indiana*, escrito por él mismo, que versa sobre la cartografía rioplatense y magallánica.

La Santa Faz que se venera en Alicante

En uno de los altares de este monasterio alicantino, junto a un exvoto de la *Victoria* de Juan Sebastián Elcano, figuran inscripciones en cerámica alusivas a Elcano y muchos recuerdos marineros de nuestro buque escuela. ¿Por qué tales recuerdos? Todo se debe a la iniciativa de don Julio Guillén que, en la romería a la Santa Faz del año 1944 (78), sugirió que se cumpliese la entrega de un donativo al convento de las clarisas de la Santa Faz de Alicante, debido a la promesa hecha por Juan Sebastián Elcano y vertida en el testamento otorgado en los últimos momentos de su vida:

«A 22 de julio de 1526, a un grado de la equinoccial en el Océano Pacífico, a bordo de la nao Santa María de la Victoria. Ítem mando que un rome-



Exvoto de la *Victoria* en la Santa Faz de Alicante

(78) MARTÍNEZ MORELLÁ, Francisco: *Romero en la Peregrina; singladura del Cuaderno de Bitácora*. Cit. por Marín Tirso en la crónica del acto celebrado el 20 de abril de 1944, publicada en la edición de *La Verdad* de Alicante el miércoles 22 de octubre de 1944. Véase también *Abc*, martes 18 de abril de 1944.

ro, a quien se le darán seis ducados para gastos, vaya a cumplir la promesa que he hecho de ir hasta la Santa Verónica de Alicante con veinticuatro ducados que entregará con recibo, al convento».



Era muy conocido en todo el mundo de entonces que el paño con que la Verónica enjugó el rostro de Jesús se veneraba en dicho convento y, por ello, el primer navegante que circunnavegó el mundo (1519-1522) dispuso esa manda durante su postrer viaje (el de Loaysa de 1525. Elcano falleció el 4 de agosto de 1526 en aguas del Pacífico).

El jueves 20 de abril de 1944, día de la Santa Faz, el almirante Francisco Bastarreche y Díaz de Bulnes, capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, acompañado del director del Museo Naval, capitán de navío don Julio Guillén Tato, y de una lucida representación de la Armada, cumplió la promesa de Elcano. Era plena «época del hambre», y el humanísimo almirante Bastarreche tradujo los 24 ducados en un camión cargado de alimentos que las monjitas recibieron como agua de mayo. La ofrenda estuvo a cargo del eminente charlista valenciano don Federico García Sánchiz, muy vinculado a la Armada desde que perdiera un hijo, marinero voluntario, a bordo del crucero *Baleares* (79).

La Torre del Oro

El día de San Juan (el alicantinismo de don Julio siempre presente) de 1944 se inauguró el Museo Naval de la Torre del Oro, que originalmente

(79) En su memoria escribió *Los libros del Doncel*, que son cuatro: 1, *Más vale volando. En memoria del doncel Luis Felipe García Sánchiz y Ferragud y demás héroes adolescentes*; 2, *Sacrificio y triunfo del Halcón*; 3, *El Águila Bicéfala*; 4, *Pájaro en mano*.

exponía casi 200 piezas y que, hoy en día, es fundamental en el entramado turístico-cultural sevillano, pues en 2015 entraron en la Torre 122.000 visitantes y 7.300 personas más en grupos organizados, en su inmensa mayoría alumnos de colegios.

Al día de hoy, el museo sevillano tiene inventariadas 495 piezas, de las cuales 120, por falta de espacio para exponerlas, están en el Museo Naval de San Fernando (Cádiz).

Viajes a Hispanoamérica

Entre la prodigiosa actividad de Guillén llama la atención que, en tiempos primero de trasatlánticos y luego de largos vuelos con escalas, desempeñase las siguientes comisiones, no solo en su condición de oficial de Marina sino también en la de académico, en Iberoamérica.

El primer viaje a Hispanoamérica lo efectuó de agosto de 1946 a enero de 1947. Fue como componente de la misión diplomática a Bogotá para representar a España en los actos de la toma de posesión del presidente Ospina Pérez, de donde, ya en solitario, se dirigió a Montevideo, vía Quito, Lima, Santiago de Chile y Buenos Aires, al haber sido invitado por el gobierno uruguayo a dictar una serie de conferencias en su capital.

Quito era escala obligada para Guillén, dado su cariño a la figura del «sabio español» y al conocimiento del personaje demostrado en su mencionado libro (80), y en esa capital, tan cerca del famoso meridiano, pronunció la conferencia «Jorge Juan en Quito», que le valió el nombramiento de correspondiente de la Academia de la Historia ecuatoriana.

En las demás capitales pronunció ciclos de conferencias y continuó acumulando honores, condecoraciones, nombramientos y distinciones. Por fin llegó a Montevideo, donde dictó las conferencias que le había encargado el propio Gobierno del cual fue huésped. De aquí, pasando de nuevo por Buenos Aires, se dirigió a Río de Janeiro y Asunción, en visitas organizadas al más alto nivel estatal y como si de un embajador extraordinario se tratase, y continuando con sus conferencias sobre temas hispanos, cartográficos, geográficos e históricos.

Finalmente, el día 21 de enero de 1947 embarcó en Buenos Aires, en el *Monte Ayala*, de la Compañía Aznar, y sin apenas descansar a su llegada, elevó un amplio informe a los ministros de Marina y Asuntos Exteriores, que contiene doce propuestas para mejorar las relaciones hispano-americanas (81).

Asombra que un capitán de navío y académico alcanzase la notoriedad y el reconocimiento internacional que alcanzó don Julio, más si tenemos en cuenta sus procesos judiciales, a pesar de la resolución favorable: «pleitos tengas y los ganes», señal de que la maledicencia no pudo con la brillantez y la honradez de nuestro biografiado.

(80) *Los guardiamarinas Jorge Juan y Ulloa en la medición del Meridiano.*

(81) RAMOS, pp. 119-137.

El día 23 de octubre de 1948 regresó por vía aérea a Buenos Aires para participar en la IV Reunión Panamericana de Cartografía, en el curso de la cual pronunció siete conferencias en diversas entidades y fue recibido solemnemente en la Academia Argentina de la Historia, donde pronunció el discurso «El espíritu y la ciencia de nuestros navegantes». De Buenos Aires regresó a España a bordo del *Cabo de Buena Esperanza*, de Ibarra & Cía., por entonces orgullo de la Marina Mercante española.

Sabemos bien la veneración que profesan en Cartagena de Indias al inmortal don Blas de Lezo y Olavarría, *Medio Hombre*, que junto al virrey Sebastián de Eslava contribuyó al estrepitoso fracaso del almirante británico Vernon. Pues bien, en 1956 Guillén se trasladó a la que había sido la puerta de entrada española a sus posesiones americanas y participó en la inauguración del monumento a don Blas, donado por España, entregó un retrato al óleo del ilustre guipuzcoano a la Escuela Naval colombiana, trasladó un mensaje del Ayuntamiento de Pasajes de San Pedro al de Cartagena, ingresó en la Academia cartagenera de la Historia, recibió condecoraciones y honores... hasta que regresó a Madrid.

Varios viajes más reafirmaron en Guillén su amor hispanoamericano: Venezuela, Estados Unidos... En 1960 y 1967, de nuevo a la Argentina, primero para participar en el III Congreso Internacional de Historia de América, y segundo y último, para ser recibido solemnemente en la Academia Nacional de Historia y en la de Geografía. Tres años más tarde recibiría un título que le emocionó sobremanera: el de cadete naval honorario de la Escuela Naval argentina.

En 1969, por último, viajó de nuevo a Colombia para participar en las conmemoraciones del sesquicentenario de la independencia, pronunciando un discurso en la Academia de la Historia de Bogotá.

Otros hitos importantes de su carrera

El 7 de octubre de 1947, en el Museo Naval de Madrid, continuando con las propuestas de su director, se inauguró la exposición de recuerdos lepaninos, conmemorativa del cuarto centenario del nacimiento de Miguel de Cervantes, a la que asistió el jefe del Estado y gran parte de su gobierno. El capitán de navío Núñez Iglesias explicó sobre una gran maqueta, que mostraba el despliegue de las escuadras cristiana y turca, las fases de la batalla.

Pero, si espectacular fue lo anterior, las conmemoraciones del séptimo centenario de la creación de la Marina de Castilla revistieron una solemnidad magnífica que verificamos en las páginas de la *Revista General de Marina*, escritas por su director, el propio Guillén.

El palacio de don Álvaro de Bazán en Viso del Marqués

Un pareado popular relativo a don Álvaro de Bazán el Mozo, primer marqués de Santa Cruz de Mudela, dice: «Hizo un palacio en el Viso porque pudo y porque quiso». Efectivamente, en 1583, el arquitecto Juan Bautista Castello (82) llegó a España, acompañado de sus dos hijos, porque don Luis de Requesens, embajador de Felipe II ante la Santa Sede, con residencia en Génova (1564), le encargó el diseño del sepulcro de los marqueses de Zenete (83), de cuya hija, fallecida sin descendencia, era heredero. Esta circunstancia debió de poner al Bergamasco en contacto con el que sería compañero lepantino (1571) de Requesens, don Álvaro de Bazán, el cual antes de «la más alta ocasión...» (1566) zarpó de Génova llevando consigo a los mencionados artífices para emplearlos en el palacio que quería construir en el Viso. En lo naval mediterráneo de entonces privaba Doria y el modelo sería su palacio genovés. El ya tantas veces citado don Gregorio Marañón explica que

«algunos señores de aquel tiempo erigieron a imitación de los príncipes italianos mansiones egregias que eran o verdaderos palacios para sus pequeñas Cortes o retiros en los que soñaban con nostalgia, mientras hacían la guerra por el mundo, pensando en reposar en ellos de sus sobresaltos y fatigas, y después esperar la muerte en la soledad rodeada de lujo y de obras de arte; tal como el del marqués de Santa Cruz, en el Viso, desnudo y místico y, a la vez, maravillosamente alhajado» (84).

Mas poco pudo descansar don Álvaro en su estratégico palacio (equidista de Cartagena y El Puerto de Santa María, bases de sus galeras, y casi por igual de la Villa y Corte), puesto que fue terminado en 1585 y don Álvaro falleció en Lisboa en 1588 cuando dirigía el armamento de la Gran Armada contra Inglaterra.

Tras varias obras de restauración, don Mariano de Silva-Bazán y Carvajal, decimotercer marqués de Santa Cruz de Mudela, expresó (1928) su deseo de cederlo a la Marina de Guerra; don Mariano falleció en 1940. En 1946, el marqués consorte de Santa Cruz, bien asesorado y alentado por Guillén, volvió a formular el ofrecimiento anterior, lo cual aprovechó don Julio para lograr que se llegase a un acuerdo con el ministro de Marina por el cual la Armada arrendaría el palacio y lo convertiría en el Archivo General Don Álvaro de Bazán; por ello pagaría a la casa marquesal de Santa Cruz de Mudela una peseta al año, lo que, hasta el día de hoy, se viene cumpliendo puntualmente.

(82) Alias el Bergamasco, pues era natural de Bérgamo, en Lombardía.

(83) Convento de Santo Domingo de Valencia. LÓPEZ TORRIJOS, Rosa: «Los autores del sepulcro de los marqueses del Zenete», en *Archivo Español de Arte*, t. 51-203 (jul./sept.1978), p. 323. El sepulcro fue labrado en Génova y transportado por mar a Valencia.

(84) MARAÑÓN POSADILLO, Gregorio: *Los tres Vélez*, Madrid, 1962, p. 41; ANÓNIMO (debido a Julio GUILLÉN TATO): *El Palacio del Viso del Marqués*, Madrid, 1971.

Guillén soñó también en hacer una pequeña colonia de chalets para archiveros, investigadores, mantenedores... Pero la carestía de la época lo impidió, aunque hizo algunos «camarotes» para que los historiadores pudiesen pasar algunos días investigando en los 25 km de anaqueles repletos de legajos con que se fue enriqueciendo el archivo.

La apertura del Viso produjo beneficios inmediatos a la Armada. El 2 de agosto de 1976, el Archivo General del Departamento Marítimo de Cádiz (donde vimos a Guillén investigando en sus años de guardiamarina) sufrió un incendio que destruyó prácticamente toda la documentación que custodiaba. Parte de este valioso acervo documental se salvó gracias a haber remitido desde Cádiz al nuevo archivo del Viso, entre 1961 y 1968, 2.800 legajos de fechas comprendidas entre los años 1604 y 1936.

Año 1950: *Nostramo Lourido* (2.^a ed., 1969)

Desde mi puno de vista, compartido con bastantes compañeros, si existe alguna obra con la que haya disfrutado, de la amplia que nos legó don Julio, el *Nostramo Lourido y otros cuentos marineros* (85) ocupa lo más alto del «pódium». En ese libro reunió don Julio todas las anécdotas marineras que fue recogiendo durante treinta años de carrera, las puso en boca de un hipotético y simpatiquísimo contramaestre gallego, de nombre Lourido, que recorrió el mundo en el XIX, sirviendo en la escuadra de Méndez Núñez, participando con la *Berenguela* en la inauguración del canal de Suez...; además de una literatura «deliciosa», como dicen los vecinos portugueses, las anécdotas vividas por el recio nostramo han sido reídas y celebradas en peñotes de cámaras de oficiales o en cualquier ocasión de asueto, cuando la ausencia de «medios audiovisuales» invita a la conversación.

La segunda *Santa María* de Guillén (Valencia, 1951)

El gobierno español, para contrarrestar el pernicioso efecto de la película inglesa *Cristóbal Colón*, una de las muchas piezas de la neoleyenda negra, encargó a CIFESA *Alba de América*, producción de la que se designó asesor a don Julio Guillén, el cual dirigió la construcción de otra carabela *Santa María* en los astilleros valencianos de Lacomba. El capitán de corbeta don Luis Delgado Manzanares, comandante por entonces del cañonero *Magallanes*, supervisó en Alicante la construcción del aparejo. La botadura tuvo lugar el 18 de agosto de 1951, y el propio Guillén dejó constancia escrita de cómo se había ajustado «a los datos existentes en el Archivo de Indias y en el Museo Naval» (86).

(85) GUILLÉN Y TATO, Julio: *Nostramo Lourido y otros cuentos marineros*². Editora Nacional, Madrid, 1969.

(86) RAMOS, p. 158.

Este modelo, tras cumplir su misión cinematográfica, fue regalado por el Ministerio de Marina al Museo Marítimo de las Atarazanas de Barcelona, y durante décadas fue icono turístico del puerto de la ciudad condal, hasta que se convirtió en objetivo de grupos independentistas al ser considerada símbolo de españolidad. A finales de 1986, los terroristas de Terra Lliure intentaron incendiarla sin éxito en tres ocasiones, pero la policía pudo desactivar el artefacto explosivo. Al cuarto intento, el 23 de mayo de 1990, y arrojándole un cóctel molotov que destruyó el interior y parte de su cubierta, alcanzaron su objetivo. El alto coste de la reparación, cifrada en 200 millones de pesetas, desaconsejó la restauración, que «no hacía mucha gracia a los políticos locales ante la proximidad de los Juegos Olímpicos». Finalmente fue hundida frente a las costas de Arenys de Mar en un cementerio de barcos adonde «la remolcaron y la hundieron en secreto (...) a tres millas de la costa, a 30 metros de profundidad» (87). Don Julio, afortunadamente para él, se ahorró tan lamentable espectáculo y tan deplorable actitud.

Ascenso a contralmirante. Últimos años de la vida de don Julio Guillén

Durante la década de los cincuenta, el capitán de navío Guillén siguió acumulando todo tipo de honores. El 5 de agosto de 1959, al cumplir la edad reglamentaria para su pase a la situación de reserva, ascendió a contralmirante efectivo de la Armada (88) por hallarse en posesión de la Medalla Aérea individual. Inmediatamente pasó a la situación de reserva con destino, confirmándosele en la dirección del Museo Naval y en la del Archivo General Don Álvaro de Bazán, la *Revista General de Marina*, etc.

Ya con sus entorchados en las bocamangas, fue designado para dirigir en Sarasota (EE.UU.) la exposición relativa al cuarto centenario del descubrimiento de Florida, y a aquellas tierras americanas se desplazará para tal efecto.

El 4 de abril de 1963, el ya antiguo inmortal de la Historia será votado por unanimidad para ocupar el sillón e en la Real Academia Española, en la cual ingresará el 23 de junio de 1963 con el discurso «El lenguaje mariner», que fue contestado por el académico don Francisco Javier Sánchez Cantón, que destacó el trabajo lexicográfico realizado por Guillén en favor de la Academia desde 1933.

En 1964, don Julio comenzó a sufrir diversas complicaciones renales sin dejarse operar como hubiera debido y, aminorando el andar, continuó en la brecha, a pesar de lo cual realizó varios viajes, comenzando por uno a Brasil en junio de 1965 para estudiar la participación española en la colonización de ese país.

(87) GARCÍA, F.C.: «¿Dónde está la carabela de Barcelona?», en *La Vanguardia*, 28 de abril de 2011.

(88) Decreto del Ministerio de Marina, *Diario Oficial* núm. 211, de 10 de septiembre de 1959, antigüedad de 5 de agosto 1959.



Acto en el Viso para clausurar el IV Centenario de Lepanto (1972). De izquierda a derecha, ministro de Marina, almirante don Adolfo Baturone; almirante don Indalecio Núñez, marquesa de Santa Cruz y almirante don Julio Guillén. (Foto propiedad del autor)

El 10 de octubre de 1965 se inauguraron, con asistencia de casi todo el gobierno de España, seis nuevas salas del Museo Naval de Madrid. El conde de Motrico, don José María de Areilza, era por entonces presidente de su patronato, y en el discurso que pronunció dijo:

«Tenemos ya la gran riqueza acumulada y contamos con algo que vale tanto como lo que custodiamos: un hombre de excepcional personalidad, don Julio Guillén, a quien nunca agradeceremos bastante lo que, al frente del equipo magnífico de sus colaboradores, ha hecho por la Marina y por su Historia» (89).

En 1967, el contralmirante Guillén fue nombrado vicepresidente segundo del Instituto de España y representante del mismo ante la Comisión Nacional de Cooperación con la UNESCO. En 1970, su «hermano», el almirante don Indalecio Núñez Iglesias, fue designado presidente de la comisión encargada de organizar los actos conmemorativos el IV Centenario de la batalla de Lepanto y, por supuesto,

trabajó en estrecha colaboración con don Julio. Al año siguiente, es decir el del centenario, viajó don Julio a Túnez, invitado por el jefe de Estado Mayor de la Marina tunecina para que le asesorase en la creación de un museo naval. De ese su último viaje en vida escribió: «... quiso mi buena fortuna que pasase en tan sugestivo país diez días inolvidables (...) en este año lepantino» (90).

Su muerte

Cuando estaba inmerso, con la ilusión de un guardiamarina, en la preparación de los actos conmemorativos del segundo centenario de la muerte de don

(89) Portada del *Abc* de Madrid del 20 de octubre de 1965 e informaciones en el interior del mismo periódico.

(90) GUILLÉN Y TATO, Julio: «Por lo que fueron fortalezas españolas en Túnez», en *Revista General de Marina*. Madrid, octubre 1971.

Jorge Juan y Santacilia, recuerden lo que dijimos al principio de esta biografía sobre su vinculación al segundo centenario del nacimiento del Sabio Español, a don Julio no le quedó más remedio que entrar en gran carena para tratar de superar sus graves problemas renales. El día 7 de noviembre de 1972 fue intervenido en la Policlínica Naval Nuestra Señora del Carmen por el teniente coronel del Cuerpo de Sanidad de la Armada don Pedro Benito Escudero Solano, el cual informó sobre el paciente: «... se le practicó una prostatectomía retropúbica de buen evolución inmediata, pero, como consecuencia de un shock endotóxico por Gram negativos, falleció el día 27 de noviembre de 1972» (91).

Sus restos mortales fueron trasladados a Benidorm, a su queridísima casa de L'Almafrá, donde quedó instalada la capilla ardiente, para luego ser enterrado en el cementerio de Nuestra Señora del Rosario de Alicante, por haberlo dispuesto así el difunto.

Su amigo y erudito colaborador el coronel del Cuerpo Jurídico de la Armada don Amancio Landín Carrasco, publicó (92) un artículo en el que decía:

«Murió como le hubiera gustado hacerlo, lúcido, activo, inquieto, aguijoneado por el amor a la historia marinera y haciendo donaires a la propia muerte. El pecho, desnudo y convulso, condecorado con el gran tatuaje de la Aeronáutica Naval, sugería (...) el panorama de una vida en continuo trance creador (...) Nosotros queremos recordarle como figura eminente de la historia marítima española; pero también como el hombre bueno que se conmovía ante la desdicha ajena, o metía su pala de contralmirante bajo el ataúd del modesto empleado del Museo, para darle tierra con amor. Así le lleven a él cuatro hombros queridos, y que su fiel Lourido le sirva de práctico en la atracada final. R.I.P.»

Este emotivo broche pone punto final a esta conferencia, a su carrera lo puso la resolución 1586/72 del almirante jefe de Personal de la Armada, disponiendo: «... la baja por fallecimiento del contralmirante en situación de reserva, don Julio Guillén Tato, por haber fallecido en Madrid el pasado día 27.11.1972. Madrid 29.11.1972, vicealmirante Felipe Pita da Veiga» (93).

Bibliografía adicional

GUILLÉN Y TATO, J.: *Exposición de material de guerra tomado del enemigo*. Kursaal, San Sebastián, 1938.

(91) RAMOS, p. 219.

(92) LANDÍN CARRASCO, Amancio: «Ha fallecido el almirante e historiador don Julio Guillén Tato», en *Abc*, edición matutina de Madrid, 28 de noviembre de 1972, p. 59.

(93) *Diario Oficial de Marina* número 277, del sábado 2 de diciembre de 1972.