

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
LV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



HISTORIADORES NAVALES

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2017
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 76
MADRID, 2017



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**LV JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

HISTORIADORES NAVALES



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2017
CUADERNO MONOGRÁFICO NÚM. 76
MADRID, 2017**

CUBIERTA: Historiadores navales. Retratos existentes en el Museo Naval, Madrid.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es/msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

EDITA:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autores y editor, 2018
NIPO: 083-18-116-1 (edición en papel)
NIPO: 083-18-117-7 (edición en línea)
ISBN: 978-84-9091-312-3 (edición en papel)
Depósito legal: M-14870-2018
Fecha de edición: abril 2018
Imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

La Marina española ha mantenido una preocupación constante al mayor y mejor conocimiento de su rica y dilatada historia. Contar su evolución, los hechos y sus protagonistas a través de fuentes originales y de primera mano no es tarea fácil, y para ello la historiografía desempeña un papel fundamental.

De aquí la importancia de los trabajos de aquellos admirables recopiladores e historiadores navales que fueron Vargas Ponce, Sanz de Barutell, Fernández de Navarrete, Fernández Duro, Guillén Tato y González-Aller Hierro. Sus obras y colecciones documentales mantienen viva la atención no solo de los eruditos, sino también de todos aquellos que se interesan por el desarrollo de la institución.

En octubre de 2008 se celebraron unas jornadas historiográficas en las que el Instituto de Historia y Cultura Naval preparó un ciclo de conferencias en las que se hizo una revisión serena, objetiva y actual de las propuestas historiográficas de la Marina, en todo tiempo y lugar, con sus luces y sombras.

Las presentes Jornadas vienen a ser una continuación de aquellas como homenaje y recuerdo, a través de los ilustres personajes aquí citados, de todos aquellos marinos que con sus aportaciones han contribuido a alimentar nuestra historiografía naval.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

SUMARIO

	Págs.
<i>Apertura</i> , por don Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante director del Instituto Historia y Cultura Naval	7
<i>Martín Fernández de Navarrete, historiador de la Marina española (1765-1844)</i> , por don Carlos Martínez Shaw, catedrático de Historia Moderna de la UNED, miembro de número de la Real Academia de la Historia	11
<i>José de Vargas y Ponce</i> , por don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, miembro de número de la Real Academia de la Historia	25
<i>El capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro</i> , por don Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R)	51
<i>Almirante don Julio Guillén y Tato</i> , por don José María Blanco Núñez, capitán de navío (R)	61
<i>José Ignacio González-Aller Hierro: guardián de las esencias</i> , por don José R. Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar (R)	109

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado).
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998.
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
ESPAÑA EN FILIPINAS.
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA.
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA.
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.
- 71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA
- 72.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN.
- 73.—LII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LA ARMADA.
- 74.—LIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
D. ANTONIO DE ULLOA.
- 75.—LIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
III CENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE CABALLEROS GUARDIAS MARINAS.

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚM. SUELTOS

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID

Teléf.: 91 312 44 27
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

APERTURA

Fernando ZUMALACÁRREGUI LUXÁN
Vicealmirante-Director
del Instituto de Historia y Cultura Naval

La extraordinaria riqueza de los fondos documentales de la Armada, en los hechos gloriosos o desafortunados avatares, han sido en todo momento estímulo e incentivo de investigadores, historiadores, ensayistas o transcritores, que dejaron su huella personal y crítica en trabajos de probada erudición y solvencia.

Es por ello por lo que el Instituto de Historia y Cultura Naval, como homenaje a tanto esfuerzo compartido, ha programado sus LV Jornadas de Historia Marítima, en este seminario dedicado a cinco historiadores navales de indudable arraigo y trascendencia buscando en cada uno de ellos sus íntimas raíces de notoria repercusión. Cinco nombres de diferentes generaciones, y mentalidades, garantes sin embargo de la continuidad histórica.

Investigar la Historia a través de sus vericuetos, a veces inexplicables, es también hacer historia. Desplegar una voluntad de aprender y cotejar que requiere diferentes enfoques de penetración, y el despliegue de una mentalidad abierta a la controversia y a veces al desacuerdo, buscando una vía humana en la captación objetiva del pasado.

En los comienzos del siglo XIX, se estimaba que la historia de la Marina tenía que ser escrita por un marino, cuando ya se afanaba don José de Vargas Ponce, sus ayudantes don Juan Sanz de Barutell y don Martín Fernández de Navarrete en la búsqueda de manuscritos, memoriales y toda clase de archivos públicos y privados para redactar la trayectoria histórica de la Marina Real. Ambos ilustres tratadistas encuentran en este seminario su marco de atención, compartida igualmente con las del capitán de navío Fernández Duro y los contralmirantes Guillén Tato y González-Aller Hierro, englobando así tres generaciones diferentes de distintos tiempos, distintas mentalidades y diferentes perspectivas, pero con un nexo: el análisis de la investigación naval, plasmada en el conocimiento metódico de documentos y manuscritos, cartas geográficas, memoriales científicos... Una aportación trascendental, alentada ya desde el ministerio de don Antonio Valdés en el reinado de Carlos III, impulsor en todo de la acción cultural en la Marina.

Ciertamente que la nómina —méritos no faltaban para ello— podría haberse alargado con otros eruditos de indiscutible valía (Jorge Lasso de la Vega, Javier de Salas, Miguel Lobo, Pedro Novo y Colson, Adolfo Navarrete, Indalecio Núñez, Carlos Martínez Valverde, Amancio Landín, Ricardo Cerezo...) pero hacerlo hubiese conllevado programar, no unas jornadas, sino un curso entero de ellas. Quede por otra parte mi reconocimiento a los ponentes de este

seminario, que han de ilustrarnos y conducirnos a un mayor y mejor conocimiento de los personajes elegidos.

Ese algo permanente que es el amor a la Marina, como deriva de un irrefutable amor a España, marcaron las singladuras de los que en el programa hemos titulado «Historiadores navales», pero que fueron mucho más allá del título en ideas, sentimientos y devociones.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Carlos Martínez Shaw. Catedrático de Historia Moderna (UNED, Madrid). Miembro de número de la Real Academia de la Historia. Profesor visitante en diversas universidades. Editor de la *History of Humanity* de la UNESCO. Investigador principal de diferentes Proyectos de Investigación. Comisario de varias exposiciones. Autor de numerosos libros. Miembro del consejo directivo de distintas revistas. Ha dirigido más de cincuenta tesis doctorales. Está en posesión de numerosos premios entre los que destacan: Premio Menéndez Pelayo del Institut d'Estudis Catalans; Cruz de la Orden de Alfonso X el Sabio al Mérito Académico. Doctor *honoris causa* de la Universitat de Lleida (España). Medalla Marc Bloch a la Excelencia Historiográfica de los Congresos de Ciencias Históricas de la República de Venezuela. Miembro de honor de AHILA (Asociación de Historiadores de Latinoamérica). *Honorary doctor* y *honorary chair* de la Tsinghua University de Taiwán. Caballero de la Orden de las Palmas Académicas de la República Francesa.

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA. Duque de Tetuán. Abogado y comandante de Infantería de Marina (R). Gran Cruz del Mérito Naval y Gran Cruz de Honor y Devoción de la Orden de Malta. Cruz blanca al Mérito Naval, Cruz del Sahara (Teatro de Operaciones). Académico de número de la Real Academia de la Historia y correspondiente de las de otros 16 países. Académico de mérito de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía y miembro electo de la Royal Historical Society del Reino Unido. Ha sido vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Militar, asesor histórico de la Asamblea Española de la Orden de Malta, vocal de los Premios Europa Nostra de la UNESCO y vocal de los Premios Santa Cruz de Marcenado. En la actualidad es vicepresidente de la Comisión Española de Historia Militar, censor de la Academia de la Historia y patrono del Real Patronato del Museo Naval y del Real Patronato del Museo del Ejército. Premio Virgen del Carmen de la Armada en dos ocasiones. En el año 2000 fue premio nacional de Historia, y en 2005, distinguido por S.M. el Rey con el Premio Santa Cruz de Marcenado, otorgado quinquenalmente a la mejor trayectoria como historiador en el ámbito de las Fuerzas Armadas. Galardonado con el Premio Sabino Fernández Campo, otorgado por *Abc* y el BBVA, destinado a reconocer actuaciones cuyas aportaciones hayan sido relevantes para poner en valor al colectivo militar (2014). Autor de una quincena de libros históricos y de centenares de artículos publicados en revistas especializadas nacionales y extranjeras. Su libro *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)* resultó finalista en el Premio Nacional de Historia correspondiente a 2005. Ha sido asesor histórico de la firma de abogados Covington & Burling de Washington, en el litigio por el pecio de la fragata *Mercedes*. Sus libros más recientes son: *El litigio por el pecio de la fragata Mercedes. Razones históricas de España* (2013) y *Manuel López Pintado. Un cargador a Indias y teniente general de la Armada en la Orden de Santiago* (2014) y *Los siete mundos de Pintado. Medio siglo de vivencias manchegas, andaluzas y americanas (1677-1745)*. Ha dirigido la obra en ocho volúmenes *Historia militar de España*, que publican conjuntamente la Comisión Española de Historia Militar y la Real Academia de la Historia, de próxima presentación.

José María BLANCO NÚÑEZ. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1962. Es especialista en comunicaciones y diplomado en Guerra Naval e Investigación Militar Operativa. Ha realizado cursos y altos estudios militares en Roma y Lisboa. Está diplomado en Estudios Avanzados de Historia Moderna por la Universidad Complutense de Madrid. Durante tres años ha estado destinado en la Representación Militar Española en el Cuartel General de la OTAN en Bruselas. Participa en la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI). Coordinador y autor de la obra *Historia militar de España*, que está publicando la CEHISMI en colaboración con la Real Academia de la Historia. Está en posesión de diferentes condecoraciones españolas y extranjeras. Ha publicado varias obras individuales y colectivas, siendo premio Virgen del Carmen y Revista General de Marina. Es académico correspondiente de la Real de la Historia y numerario de la Real de la Mar, así como miembro asociado de diferentes academias y asociaciones nacionales y extranjeras.

Mariano JUAN Y FERRAGUT. Es capitán de navío en situación de retiro. Especialista en Submarinos y en Armas Submarinas, diplomado en Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval, en Estados Mayores Conjuntos por el CESEDEN y de la OTAN por el Colegio de Defensa de Roma. También ha sido jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, jefe de la Unidad de Política Exterior de DIGENPOL, jefe del Estado Mayor de Submarinos y miembro de la Delegación Española en la Conferencia de Desarme de Estocolmo. Director de la *Revista General de Marina* (1998-2006), exdirector de la revista *Proa a la Mar* (Real Liga Naval Española), vicepresidente de la Asamblea Amistosa y Literaria, vicepresidente de la Fundación Letras del Mar, académico de la Real del Mar, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, vocal de la Junta Directiva de la Asociación de Militares Escritores y miembro del Foro de Pensamiento Naval. Socio de la Real Liga Naval Española.

José CERVERA PERY. General auditor del Cuerpo Jurídico Militar en situación de retiro. Periodista de titulación oficial. Diplomado en Tecnología de la Información, Derecho Internacional y Derecho Marítimo. Está especializado en temas de historia naval. La mayor parte de sus libros han sido declarados de utilidad para la Armada por sendas órdenes ministeriales. Ha sido secretario de Justicia y fiscal de la Jurisdicción Militar de la Región Ecuatorial, asesor jurídico de la Base Naval de Rota, consejero legal del Estado Mayor de la Armada y profesor adjunto de la Escuela de Guerra Naval. Tras su pase a la reserva fue nombrado jefe del servicio histórico del Instituto de Historia y Cultura Naval, jefe del departamento de cultura del mismo y director de la *Revista de Historia Naval*. También dirigió el diario *Ébano*, las revistas *Dotaciones* y *Proa a la Mar* y fue corresponsal de la agencia de prensa Pyresa. En la actualidad es asesor de la dirección del Instituto de Historia y Cultura Naval.

MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, HISTORIADOR DE LA MARINA ESPAÑOLA (1765-1844)

Carlos MARTÍNEZ SHAW
Catedrático de Historia Moderna (UNED)

Hay que empezar diciendo que Martín Fernández de Navarrete perteneció a aquella distinguida generación de marinos ilustrados que combinaron perfectamente sus obligaciones como militares y su vocación investigadora al servicio de la expansión del conocimiento científico en su patria y en todo el mundo. Su dilatada vida, además, le permitió pasar con relativa facilidad de la época de las Luces a la época de la revolución liberal, marcada por las graves rupturas de la invasión napoleónica, la entronización de José I, la llamada Guerra de la Independencia, la convocatoria de las Cortes de Cádiz, la promulgación de la Constitución de 1812, el retorno de Fernando VII y la implantación de un régimen neoabsolutista, y el definitivo triunfo del liberalismo con Isabel II no sin antes atravesar un nuevo periodo bélico, el de la primera guerra carlista. Moviéndose en esa delicada coyuntura de la historia España, Martín Fernández de Navarrete fue un marino ejemplar y la primera gran figura de la historia marítima española.

Perfil biográfico

Martín Fernández de Navarrete y Jiménez de Tejada nació en Ábalos, en la Rioja (8 de noviembre de 1765), y murió en Madrid (8 de octubre de 1844). Su educación se inició con las clases de gramática latina recibidas en Calahorra, a cargo del sacerdote Ildefonso Caballero. De ahí da un considerable salto cualitativo pasando a los once años a integrarse en el Real Seminario de Vergara (o Bergara), fundado en 1765 por la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, donde adquiere una sólida formación tanto en letras como, sobre todo, en ciencias. Entre las primeras destacan las clases de latín, francés, geografía e historia, dibujo, filosofía, humanidades, literatura, música y, con carácter más práctico, baile, práctica considerada esencial para la correcta presencia de un caballero en sociedad. Entre las ciencias destacan las enseñan-



Martín Fernández de Navarrete. (Museo del Prado, Madrid)

zas de física y química y, con un mayor nivel técnico y especializado, las de álgebra, trigonometría, cálculo integral y diferencial y física experimental. Su notable aprovechamiento se puso de manifiesto al obtener en 1779 el premio extraordinario de las Juntas celebradas por la Real Sociedad Bascongada.

En el Real Seminario disfrutó de un profesorado de excepción que se contaba entre lo más granado de la intelectualidad del momento. Así, en química recibió las enseñanzas de Louis Joseph Proust y Pierre François Chavaneau, los dos famosos sabios franceses puestos al servicio de Carlos III. En mineralogía trabajó con Fausto Delhuyar, una de las más señeras figuras de la disciplina de todos los tiempos. En matemáticas siguió las clases de Jerónimo Mas, discípulo nada menos que de Benito Bails. Especial influencia ejerció en su formación Juan Lorenzo de Beni-

túa Iriarte, profesor de humanidades, tío de Tomás de Iriarte, con quien mantendría una asidua correspondencia hasta el final de sus días, a quien dedicó una composición latina y castellana en elogio de su *Poema de la música* y quien sería su enlace para conectar con algunos de los más celebrados representantes de las Luces, como el propio Tomás de Iriarte, Félix María de Samaniego, Leandro Fernández de Moratín, Gaspar Melchor de Jovellanos, Juan Meléndez Valdés o Alexander von Humboldt. De ahí que Martín Fernández de Navarrete escribiese en 1784 un conocido *Elogio póstumo* en homenaje al conde de Peñaflores, que es en realidad un homenaje al Real Seminario de Vergara, de cuyos integrantes declara: «A vosotros soy deudor de mis Luces, y si un día me es permitido el acceso a alguna gloria, sois vosotros los que me habéis abierto el camino».

Sin embargo, algunos años antes de escribir estas sentidas palabras en honor del Seminario de Vergara, Martín Fernández de Navarrete había abandonado sus aulas para dar principio a su formación como marino. En 1780 había ingresado en la Real Compañía de Guardias Marinas de Ferrol y se había puesto a las órdenes, como su jefe inmediato, de Francisco de Paula Jovellanos, hermano del gran ilustrado. Esta iniciación en la carrera militar le lleva a su primer combate naval, a la temprana edad de dieciséis años, sirviendo en el navío *San Pablo* (al mando del capitán Luis Muñoz de Guzmán), que

formaba parte de la escuadra de Luis de Córdova durante la campaña del canal de la Mancha contra Inglaterra, escuadra con la cual navegaría, ahora bajo el mando de José de Mazarredo —con quien trabaría fuertes lazos de amistad—, participando en la brillante acción de las Azores contra Inglaterra (agosto 1780) y en el socorro de la escuadra hispanofrancesa que protegía un convoy de Tierra Firme. A continuación intervendría en el frustrado asedio de la plaza de Gibraltar, junto con el que desde entonces sería amigo íntimo, el también renombrado marino e intelectual José Vargas Ponce, presenciando el desastre en la acción de las baterías flotantes (octubre 1782). Seguidamente participaría en la famosa batalla de Cabo Espartel (20 de octubre del mismo año), siendo ascendido a alférez de fragata. En 1783, firmada la paz de Versalles, pudo disfrutar de una licencia, parte de la cual la pasó en Madrid disfrutando del trato con la élite ilustrada del momento: Gaspar Melchor de Jovellanos, Tomás de Iriarte, Leandro Fernández de Moratín. Al año siguiente tiene que volver a embarcarse, esta vez en la fragata *Santa Casilda* (al mando de Antonio Escaño), con la cual patrulla las aguas del Mediterráneo antes de volver a reunirse con José de Mazarredo, que se presentó en Argel con dos naves y dos fragatas para conducir la misión diplomática que llevaría a la firma del tratado de paz con el dey de aquella regencia en 1786.

Sin embargo, su precaria salud y sus amplios conocimientos hacen que pronto le releven de ciertos servicios de armas y le encarguen en cambio determinadas tareas intelectuales, con lo cual su vida transcurrirá entre las armas y las letras durante los años 1786 y 1796, fecha a partir de la cual Navarrete se decantará por la investigación histórica al servicio de la Marina, una tarea que ya no abandonará nunca. Así, en 1786 queda adscrito como ayudante a la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena, donde emplea su tiempo en escribir para el *Semanario Literario* de la localidad, pero sobre todo para proseguir sus estudios bajo el magisterio de Gabriel Císcar, uno de los grandes nombres de las matemáticas y del arte de la navegación, quien le imparte clases de matemáticas sublimes aplicadas a la astronomía, la navegación, la maniobra y la arquitectura naval.

Desde 1789 y hasta 1793 se abre un dilatado periodo en que el marino recibe el encargo de dedicarse exclusivamente a la investigación, tras una propuesta de otro gran marino ilustrado y celebrado científico, José Mendoza Ríos, que lo recomienda al baillío Antonio de Valdés, que ejercía desde 1787 el cargo de secretario de Estado de Marina y quería organizar una selecta biblioteca en la Real Isla de León. El marino sevillano traza las líneas generales de un ambicioso plan de investigación que, con algunas variables, será el que llevará a cabo Martín Fernández de Navarrete. Serán cinco años de trabajo recopilando materiales para la historia marítima española en diferentes bibliotecas y archivos, públicos y privados, primero en Madrid (Real Biblioteca, Estudios de San Isidro, varias bibliotecas nobiliarias) y en El Escorial durante los años 1790 y 1791, y después en el Archivo General de Indias, recién instalado en Sevilla, donde dirige un equipo a cuya cabeza figura su principal colaborador, José de Basterrechea, que explorará también con aprovechamiento durante varios

meses del año 1793 los archivos hispalenses de los conventos de San Pablo, San José y otros, así como la magnífica biblioteca del conde del Águila. En junio de 1793, Martín Fernández de Navarrete recibe la orden de trasladarse al departamento de Cádiz. En 1794 lo vemos embarcado en el navío *Reina Luisa*, desde donde expide órdenes de continuar la tarea a sus colaboradores, al tiempo que da cuerpo a la idea de crear un archivo general de la Marina similar al Archivo General de Indias, hasta que la comisión es cancelada oficialmente en junio de 1795, cerrándose así este gran proyecto: una excepcional expedición científica por archivos y bibliotecas que, junto a otros hallazgos, le había permitido localizar diversos legajos con documentos inéditos de los viajes colombinos, entre ellos los diarios del primero y el tercero de los viajes del Almirante en las copias de fray Bartolomé de Las Casas. Por estos años se ha ganado el cariñoso sobrenombre de «Merlín de los apeles».

En el mismo periodo, Martín Fernández de Navarrete ha ingresado en la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, para la que escribe (y publica el mismo año de 1791) un *Discurso sobre los progresos que puede adquirir la economía política con la aplicación de las ciencias exactas y naturales, y con las observaciones de las sociedades patrióticas*, donde muestra por primera vez su inclinación por los títulos prolijos —por otra parte, tendencia muy propia del Antiguo Régimen— y donde desarrolla una reflexión anterior a la que hiciera (en 1795) Gaspar Melchor de Jovellanos sobre la Ley Agraria y que, en la autorizada opinión de Gonzalo Anes, va más lejos que la del ilustrado asturiano en su crítica a los mayorazgos:

«Los mayorazgos —sentencia el marino riojano—, porción distinguida de la nobleza y del poder del Estado, se hacían tan gravosos y perjudiciales por la calidad de sus enormes caudales vinculados, como por la altanera ociosidad en que vivían y por el fiero desdén con que miraban a los agentes propios de los beneficios que disfrutaban con aprecio. Debiendo por su autoridad influir en la cultura y alivio del pueblo, sólo contribuían con su ejemplo a perpetuarse en su adormecimiento, y a arraigar las envejecidas preocupaciones que se oponían a su mismo interés y prosperidad».

Este interés por los temas económicos, tan propio del pensamiento ilustrado, hará de nuevo su aparición durante el reinado de José I, cuando escribe (en 1811) una segunda memoria sobre la conveniencia de las desamortizaciones, esta vez ligada a una de las preocupaciones más presentes en la Marina: la provisión de maderas para la construcción naval. Sus *Reflexiones sobre los montes de Segura de la Sierra y sobre las ventajas que resultarán al Estado de convertirlos en propiedades de particulares* se sitúan en la misma onda del escrito publicado veinte años atrás: el Estado era incapaz de recuperar los montes y solo el interés particular podía garantizar la conservación y el progreso de aquella riqueza forestal.

Estas actividades, como ya indicamos, se vieron interrumpidas, por última vez, por el retorno, en 1793, a las operaciones marítimas durante el periodo de la guerra contra la Convención. Martín Fernández de Navarrete embarca en el

navío *Purísima Concepción* para participar, a las órdenes del ya famoso marino Juan de Lángara, y después del bombardeo de las posiciones francesas en Colliure y Port-Vendres, en uno de los hechos más notables de aquella guerra: la defensa de la plaza de Tolón, donde tanta trascendencia tuvo a favor de las fuerzas revolucionarias la acción de Napoleón Bonaparte. Ascendido a capitán de fragata, interviene en el bloqueo de los barcos franceses en el puerto de Rosas, acción que le vale su nuevo ascenso a capitán de navío en 1794. Y patrullando las costas de Cataluña, a bordo del navío *Reina Luisa*, termina prácticamente la vida naval de Martín Fernández de Navarrete.

Sin embargo, y como veremos detalladamente más adelante, ya desembarcado pero siempre marino, ostentará diversos cargos en la Secretaría de Marina, participará activamente en la creación del Instituto Hidrográfico de Madrid (desde 1796) y será nombrado, por último, ministro contador fiscal del Supremo Tribunal del Almirantazgo poco antes de la invasión francesa (en 1807).

Antes de referirnos a la siguiente etapa de su vida, debe destacarse un hecho relevante. Martín Fernández de Navarrete estuvo al lado de la flor y nata de los oficiales ilustrados más influyentes de la Armada española de finales del Antiguo Régimen. Hemos citado sus nombres: Antonio Escaño, José de Mazarredo, Gabriel Císcar, José Mendoza Ríos, José Vargas Ponce y Juan de Lángara. Precisamente este último lo tomará bajo su protección, nombrándolo su ayudante e incorporándolo a su secretaría personal tras ser promovido a capitán general del departamento de Cádiz en 1795. Poco más tarde, a finales de 1796, con Lángara ya elevado al cargo de secretario de Estado de Marina, Martín Fernández de Navarrete, que sigue siendo su ayudante y ahora oficial tercero de la Secretaría, es designado (como ya adelantamos) para la empresa de crear en Madrid el Depósito Hidrográfico, junto a otras figuras bien conocidas como José Espinosa y Tello, quien asumió la dirección hasta la llegada al trono de José I, momento en que se retiraría a Cádiz, dejando paso en dicha función a Felipe Bauzá, quien, exiliado a su vez en 1823 tras el fin del Trienio liberal, dejará el cargo en manos de Martín Fernández de Navarrete, que lo ejercerá hasta 1844.

Su relevo de la actividad naval abrió para el marino una etapa de mayor sosiego personal, que duró hasta la crisis abierta por la ocupación napoleónica. En esos años desarrolla algunas actividades entre administrativas y técnicas, al tiempo que realiza algunos de sus primeros trabajos científicos, lo que le vale el ingreso, con diversos títulos, en las más prominentes instituciones académicas de la corte: miembro de la Real Sociedad Matritense de Amigos del País (como ya señalamos) y de número de la Real Academia Española, académico supernumerario de la Real de la Historia, miembro de honor de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Es también la ocasión para contraer matrimonio (en mayo de 1797) con la murciana doña Manuela de Paz y Galtero, con la que tiene cuatro hijos: Antonio Gervasio, María Micaela, María Concepción y María Luisa.

Esta situación de calma en su vida personal y profesional se ve bruscamente alterada por la crisis de 1808, que provoca la salida de España y las sucesi-

vas abdicaciones de Carlos IV y Fernando VII y la entronización de la nueva dinastía bonapartista en la figura del rey José I, más la aparición del amplio movimiento de resistencia antifrancés que sacude al país y que se encarna en la Junta Suprema, instalada en Sevilla y trasladada a Cádiz, que se convierte en la representante del partido de los patriotas que defienden la soberanía de los Borbones. En esta tesitura, Martín Fernández de Navarrete se pronuncia a favor de los patriotas y, pese a los esfuerzos de su antiguo protector José de Mazarredo que, en su condición de ministro de Marina de José I, le ofrece un puesto en el Consejo de Estado y el cargo de intendente de Marina, rehúsa la colaboración con el gobierno afrancesado y acepta solo un nombramiento menor: la dirección de los Reales Estudios de San Isidro, impelido por sus necesidades económicas. En cualquier caso, también termina abandonando Madrid y trasladándose a Cádiz, donde atiende algunas comisiones que le son encargadas, como la redacción de una *Noticia de todos los españoles que han escrito de la Real Armada desde el año 1750*.

Tras la retirada francesa y el regreso de Fernando VII, que lleva aparejado el retorno al absolutismo, Martín Fernández de Navarrete, que ha sido encargado de redactar un discurso de bienvenida al soberano, reemprende con mayor dinamismo su actividad intelectual, muy conectada con las instituciones académicas con sede en Madrid. Así, será secretario de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (entre 1815 y 1834), académico de número de la Real de la Historia (desde 1815, ostentando sucesivamente los cargos de censor y tesorero, y desde 1825 y hasta su muerte, el de director de la misma, con seis reelecciones seguidas) y, por último, bibliotecario perpetuo de la Real Academia Española, con derecho a vivienda, situada en la calle de Valverde, que será su domicilio familiar desde 1817 hasta su fallecimiento.

A partir de 1833, y tras la instauración del liberalismo en nombre de Isabel II, compatibilizó su labor intelectual con diversos cargos políticos de gran relieve, como los de consejero de Estado (ejercido desde los primeros días de la regencia de María Cristina), prócer del reino (nombrado en 1834) y senador perpetuo por la Rioja, representación que ostentó desde 1837 hasta su muerte. A este respecto debe señalarse su temprana intervención, realmente decisiva, en la adquisición por parte de la mencionada circunscripción riojana de su condición provincial en el momento en que, durante el Trienio liberal, se trabajaba en la configuración de la división territorial de España. Martín Fernández de Navarrete se implicó publicando en Madrid en 1821 una obra bajo el pseudónimo de «Justo Patricio de España» y con el título de *Juicio crítico de la exposición dirigida al Congreso Nacional por unos apoderados de Soria para que no se altere el estado presente de sus provincia y capital. Carta de un riojano a un diputado a Cortes en la que se ilustran con este motivo varios puntos históricos y geográficos*. Como se deduce claramente, el escrito exponía argumentos contrarios a las pretensiones sorianas de mantener incólume la situación heredada y a favor de la personalidad propia geográfica e histórica de la Rioja, circunstancias estas que la hacían acreedora al estatuto de provincia de pleno derecho. Como así fue, ya que el real decreto de 27 de

enero de 1822 aceptaba la creación de la provincia de Logroño (denominación obligada por la decisión de designar a las provincias por el nombre de su capital), que incluyó los territorios históricos de la Rioja incluso después de las ligeras modificaciones producidas hasta llegar a la configuración definitiva.

También es el momento de la inserción del erudito marino en el mundo académico internacional, como demuestra la mera mención de las instituciones que le brindaron su acogida: el Instituto de Francia, el Instituto Histórico de Río de Janeiro, la Academia de San Lucas de Roma, la Academia de Ciencias de Turín, la Academia de Berlín, la Academia de Geografía de París, la Academia de Geografía de Londres, la Sociedad de Anticuarios de Copenhague, la Sociedad de Anticuarios de Normandía y la Sociedad Filosófica de Filadelfia. Para cerrar este capítulo de reconocimientos, baste citar los nombres de sus contertulios y sus corresponsales habituales, entre los que, para abreviar, señalaremos solamente, entre lo más encumbrado de la intelectualidad internacional, a Alexander von Humboldt, William Prescott o Washington Irving.

Martín Fernández de Navarrete murió enfrascado en sus trabajos y rodeado de documentos, libros y apuntes en su casa de la calle de Valverde el 8 de octubre de 1844, poco antes de cumplir setenta y nueve años, a consecuencia de un catarro pulmonar. Sus restos mortales reposan, junto a los de su esposa, en el panteón familiar de la iglesia parroquial de Ábalos, desde 1852, cuando, siguiendo sus últimas voluntades, fueron trasladados de Madrid a su pueblo natal. En cuanto a su imagen, tras posar en un primer retrato para el pintor valenciano José Ribelles y Felip, más tarde, en 1837, cuando contaba setenta y un años, el también valenciano Vicente López le hizo el retrato que ha servido para conservar su efigie (ataviado con el uniforme de la Marina y con la mano izquierda apoyada sobre algunos de sus libros), aunque se ha difundido más la copia ejecutada por Francisco Díaz Carreño en 1881.

Su vida intelectual fue extraordinariamente fecunda, por lo que su legado científico es también de gran envergadura. Para poner un poco de orden en su obra, hablemos primero de su labor institucional en las reales academias, después de sus escritos literarios y filológicos (conectados con sus trabajos en la Real Academia Española) y, finalmente, de sus grandes obras históricas, que le convierten en el verdadero artífice del nacimiento en España de la historia de los descubrimientos y la historia marítima en general.

Labor académica institucional

De su intensa y prolongada relación con la Real Academia Española debe destacarse su propio discurso de ingreso, pronunciado en 1797 con el título de *Sobre la formación y progreso del idioma castellano, y sobre la necesidad que tienen la Oratoria y la Poesía del conocimiento de las voces técnicas o facultativas*. Sin embargo, no puede dejar de resaltarse su colaboración activa en muchas otras tareas, como la preparación de la muy renovadora edición octa-

va de la *Ortografía* (aparecida en 1815 y que constituyó un verdadero hito para la fijación de las normas ortográficas de la lengua castellana), además de la intervención en diversas publicaciones institucionales, como, concretamente ciñéndonos a la materia filológica, en la Gramática, el Silabario y las diversas ediciones del Diccionario. En el terreno literario, colaboró con Diego Clemencín en la edición del *Quijote* de 1819, aunque los críticos han advertido algunos descuidos en la fijación del texto atribuibles a uno u otro de los autores. Asimismo continuó la *Colección de poesías castellanas anteriores al siglo XV*, la gran obra llevada a cabo por Tomás Antonio Sánchez entre 1779 y 1790. Y, finalmente, fue el inspirador y el artífice de la puesta en marcha de la novedosa Colección de Autores Clásicos, tarea encomendada a una comisión integrada por el propio académico y marino al lado de Francisco Antonio González, Eugenio de Tapia y Agustín García de Arrieta (a los que se une Diego Clemencín), que elabora en 1817 un «método y forma en que se ha de hacer la colección», tras confeccionar un listado de futuras publicaciones que incluiría libros de «estilo familiar», poetas, libros de entretenimiento, historiadores, escritores místicos y autores clásicos traducidos del griego y el latín.

Su contribución a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando fue menos relevante, a pesar de ostentar los cargos de secretario, más tarde consiliario (1824) y, finalmente, viceprotector (1841). El mejor testimonio de su labor es el volumen (publicado por Ibarra en Madrid en 1832) del *Resumen de las Actas de la Academia de San Fernando desde 1808. Leído en la Junta Pública que presidió el Señor Rey Don Fernando VII el 27 de marzo de 1832*, en el que puede observarse la escasa actividad de la corporación, pero en el que se encuentran las cuidadas necrológicas del secretario, dedicadas a académicos tan ilustres como Gaspar Melchor de Jovellanos, Juan Agustín Ceán Bermúdez o Isidoro Bosarte, y a artistas tan renombrados como Mariano Salvador Maella, Juan de Villanueva o Francisco de Goya. Además, se ha insistido en que durante el transcurso de su actividad institucional el marino brindó su protección, en inteligencia con otros académicos, a pintores como el ya citado Francisco de Goya o José de Madrazo.

Finalmente, en la Real Academia de la Historia, a la que están vinculados lógicamente sus trabajos de índole historiográfica, no solo escribió mucho, sino que se dedicó con el mayor afán a la conservación e incremento de sus colecciones, mediante el acopio de documentos, testimonios arqueológicos y piezas numismáticas y mediante el fomento de la investigación. El mejor ejemplo de este programa de expansión de los materiales y los estudios históricos puede ser el completo *Plan de trabajo para el trienio 1835-1837*, donde se sistematizaban las tareas que debía realizar la Academia, que eran las de continuar con la preparación de las Crónicas de Fernando IV y Enrique IV hasta su conclusión y entrega a la imprenta, proseguir la publicación de las Actas de las Cortes de Castilla y de las obras de Alfonso X el Sabio (ahora la *Crónica General de España*), seguir con la elaboración del índice de los manuscritos de la corporación y proceder al examen de las disertaciones y los discursos que habían de incluirse en el volumen octavo de las Memorias de la

Academia. Por último, cuando llegara la ocasión debía publicarse en su integridad la *Historia natural y general de las Indias* de Gonzalo Fernández de Oviedo, empresa que no se vería culminada sino tras su muerte, en 1851, cuando apareció la edición de la Academia con el estudio introductorio de José Amador de los Ríos.

Obras sobre materias literarias

Martín Fernández de Navarrete no solo se interesó por la historia marítima, que constituye el grueso de su contribución intelectual, sino también por la historia de la literatura, en la que produjo toda una serie de obras notables, aparte de mantener un gusto por la creación poética que cultivó en sus ratos libres pero a lo largo de toda su vida, utilizando el nombre literario de «Mirtillo» (*Recreaciones poéticas o poesías varias*). Así, por un lado, escribió una breve biografía de su amigo el fabulista Félix María de Samaniego, aunque hoy día se cuestionan los datos vertidos por el ilustre marino, aduciéndose en su descargo las pocas facilidades que le brindó el biografiado, reacio a la ejecución de la empresa. Del mismo modo, su afición al género le llevó a escribir en fecha temprana (1782) un *Tratado y conocimiento de la fábula*. También fue el primer editor de las obras completas de uno de los mayores escritores de la España de Carlos III, José Cadalso, que aparecieron en el año 1818. Sin embargo, su obra más sobresaliente, editada un año tarde, fue su *Vida de Miguel de Cervantes, escrita e ilustrada con varias noticias y documentos inéditos pertenecientes a la historia y a la historia de la literatura de su tiempo*. Si el largo título denota bien a las claras el espíritu investigador y recopilatorio del autor, la biografía (libre de las críticas hechas a la edición del *Quijote* del año 1819) representa un hito en la bibliografía cervantista, un paso más allá en la recuperación del gran escritor del Siglo de Oro, el siguiente jalón después de la espléndida *Vida de Miguel de Cervantes Saavedra* de Gregorio Mayans publicada en el siglo anterior (1737). Un hito por la sistemática utilización de archivos para asentar los datos mal conocidos y exhumar otros nuevos, por el riguroso trabajo realizado y por la pulcritud de su prosa científica (aunque no por la ordenación del material en una narración que aparece como discontinua e interrumpida por una excesiva proliferación de incisos, notas y anexos), aunque de todos modos puede aceptarse la afirmación del propio autor de «haber dado tanta luz y novedad a los sucesos de Cervantes que parece la vida de otro sujeto diferente si se compara con las [biografías] anteriormente publicadas».

Obras históricas

Sin embargo, como es bien sabido, Martín Fernández de Navarrete es ante todo un especialista en la historia marítima. Ello no le impidió, no obstante,

dedicar su discurso de investidura como académico numerario de la Real de la Historia (pronunciado en las juntas de 1815) a una temática alejada de sus intereses principales e incluso de su ámbito cronológico de estudio, aunque sin perder de vista tangencialmente sus más constantes intereses: la *Disertación histórica sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de Ultramar o de las Cruzadas y cómo influyeron estas expediciones desde el siglo XI hasta el XV en la extensión del comercio marítimo y en los progresos del arte de navegar*.

La historia marítima y la historia de los descubrimientos

La mayor parte de la obra historiográfica de Martín Fernández de Navarrete está consagrada a la historia marítima y a la historia de los descubrimientos y vinculada a sus años de trabajo para la Real Academia de la Historia. Así, ya en su presentación para una plaza de supernumerario en la Real Academia de la Historia en el año 1800 entregaría un texto extraordinario pese a su brevedad (contrapuesta a la prolijidad del título), el *Examen de la relación de Lorenzo Ferrer Maldonado sobre el descubrimiento de Anián y noticia de las principales expediciones hechas en busca de aquel paso de comunicación entre el Océano Atlántico y el Mar del Sur*. En su disertación —aprobada por el censor de la institución y por un experto revisor, el famoso ilustrado catalán Antonio de Capmany y de Montpaláu—, el marino y futuro académico desmontaba con argumentos irrefutables las supercherías del aventurero Lorenzo Ferrer Maldonado (1550-1625), falso descubridor del inexistente paso del Noroeste (tal como reivindicó en su escrito *Relación del descubrimiento del Estrecho de Anián*, de 1609), además de alquimista que se presentaba en posesión de secretos tales como el de la «clavícula de Salomón» —una variante de la piedra filosofal para la transmutación de metales en oro— o como el del cálculo de la longitud en alta mar, que solo se produciría —y a costa de ímprobos esfuerzos— más de un siglo más tarde.

En el mismo año, ya como académico supernumerario pronunciaría —y publicaría dos años más tarde— su *Discurso sobre los progresos que ha tenido España en el arte de navegar*, una temática que, como hemos visto, retomaría parcialmente en su discurso de investidura como académico numerario en 1815.

Sin embargo, fue en ese mismo año de 1802 cuando publicó, a cargo del Depósito Hidrográfico de Madrid, la primera de sus obras mayores. Se trata de la *Relación del viaje de las goletas Sutil y Mexicana al reconocimiento del estrecho de Fuca*. Un texto que refería la expedición desgajada de la dirigida por Alejandro Malaspina y puesta al mando de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, y que se presentaba como introducción a la reelaboración de la disertación que le había servido para su presentación a la plaza de supernumerario, ahora con el título de *Noticia histórica de las expediciones hechas por los españoles en busca del paso del Noroeste de la América. En la que*

con abundantes datos históricos se vindica las glorias de España que inútilmente tratan de empañar injustos y envidiosos extranjeros. El subtítulo no deja lugar a dudas sobre las intenciones del autor de difundir las gestas marítimas hispanas, que consideraba sumidas en el olvido por obra de la malevolencia de otras potencias, aunque en realidad su desconocimiento provenía de la incuria de los propios responsables españoles de conservar y divulgar su rico patrimonio histórico.

Sin embargo, al margen de estos escritos singulares, fruto en su mayor parte de sus obligaciones como académico, comprender su monumental obra en este campo exige enfrentarse con sus grandes recopilaciones documentales. Y así, hay que empezar con su famosa *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. Aparte de su esforzada labor de localización de fuentes inéditas sobre las exploraciones españolas en Ultramar, al menos hay que subrayar, siquiera sea sintéticamente, algunos rasgos que otorgan todo su valor a su trabajo. Por una parte, Martín Fernández de Navarrete trata, si no de sustituir una historia construida hasta ahora sobre la lectura de las crónicas, sí al menos de privilegiar una historia basada esencialmente en documentación manuscrita. Y, por otra, el gran investigador no es nunca un simple recopilador y copista, sino un intérprete certero de las fuentes manejadas, como había demostrado en su lúcido análisis de la biografía y la memoria de Lorenzo Ferrer Maldonado. Y así, su obra se publica en cinco volúmenes: los dos primeros aparecidos en 1825, el tercero en 1829 y los dos últimos en 1837. El tomo primero contiene una sucinta *Historia de la Marina Española* y los documentos de los cuatro viajes de Cristóbal Colón. El segundo es una colección diplomática relacionada esencialmente con el Almirante de la Mar Océana. El tomo tercero se dedica a los llamados Viajes Menores, a los viajes de Américo Vespucio y a las poblaciones del Darién. Finalmente, el cuarto y el quinto se consagran a las expediciones al Maluco, al primer ciclo de la presencia española en el Pacífico antes de las exploraciones de Filipinas y de la búsqueda de la *Terra Australis*.

La inmensa capacidad de trabajo de Martín Fernández de Navarrete, que no dejó de escribir y de dirigir proyectos hasta los últimos días de su vida, permite disponer de algunas obras aparecidas póstumamente, como su *Dissertación sobre la Historia de la Náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a su progreso entre los españoles* (publicada en Madrid en 1846) y, sobre todo, los dos tomos de su *Biblioteca Marítima Española*, revisados por su ayudante Agustín Pérez Lerma y aparecidos también en Madrid en 1851. Del mismo modo, antes de su desaparición, había puesto en marcha — junto con sus colaboradores Miguel Salvá y Pedro Sainz de Baranda— otra herramienta esencial para la investigación historiográfica: la también justamente celebrada *Colección de Documentos Inéditos* (CODOIN) para la *Historia de España*, cuyo tercer tomo se le pudo enseñar ya moribundo y ante

el cual todavía pudo exclamar: «Trescientos habrían de ser y que los viera yo en mi librería porque sin estas publicaciones nunca tendríamos historia de España». Un declaración de confianza en las fuentes históricas, un homenaje al investigador riguroso.

Y un ejercicio final permite ampliar el horizonte de una obra monumental. La Colección Fernández de Navarrete, custodiada por el Museo Naval de Madrid, consta de 45 volúmenes de manuscritos. De ellos, treinta y dos constituyen el cuerpo principal (derroteros, relaciones de viajes y descubrimientos, instrucciones y ordenanzas, sucesos marítimos en la Europa del siglo XVI, navegaciones y combates, asientos y proyectos, asuntos varios y pesca, despachos e instrucciones, expediciones y combates, descubrimientos de Indias, flotas, corsarios, corsarios en el Mar del Sur, defensa de puertos en América, asuntos varios, relaciones de batallas y, finalmente, descubrimientos en general), mientras que los trece restantes se dedican a diversas piezas de correspondencia de los siglos XVI y XVII (cartas a los duques de Medina Sidonia, el marqués de Santa Cruz y don García, don Pedro y don Fadrique de Toledo) y unas relaciones relativas a don Juan de Austria. Su consulta se ve facilitada en primera instancia por el índice elaborado en 1946 por Vicente Vela y prologado por Julio Guillén. Actualmente se dispone además de la reproducción facsimilar en 40 volúmenes realizada por la editorial Kraus-Thompson, en Liechtenstein, en 1971.

Balance

Martín Fernández de Navarrete fue un marino doblado de historiador, un historiador de la Marina —y de muchas otras temáticas, como fruto de su inquietud intelectual—, un ilustrado del siglo XVIII y un liberal moderado del siglo XIX, que solo experimentó incomodidad durante el paréntesis de la dominación francesa bajo el reinado de José I y que se sintió más en su medio consultando e interpretando documentos, dirigiendo proyectos para la conservación y el estudio del patrimonio histórico español y redactando obras históricas a partir de las fuentes que él mismo había sabido reunir, que no asumiendo papeles de contenido abiertamente político, aunque aceptase un buen número de cargos, la mayoría más honoríficos que efectivos. Su obra ha gozado de numerosos reconocimientos de sus contemporáneos y de los profesionales que han venido luego para admirar sus trabajos a favor de la historia y beneficiarse de ellos.

En la necrológica que le dedicó Luis de Villanueva en el *Semanario Pintoresco Español* se podía leer su semblanza ideológica de liberal conservador:

«Era, entre nosotros, una planta exótica, un hombre que, perteneciendo en realidad a la sociedad antigua personificada en él, era entre nosotros un recuerdo vivo de nuestras glorias literarias y una estatura majestuosa y rica que, en medio de nuestra arruinada sociedad, miraba como la roca de los mares, con ánimo tranquilo, el furor de las olas y la violencia de los aquilones revolucionarios».

Y en el orden de su consideración intelectual, para no sobrecargar el texto con un rosario de frases de homenaje, nos contentaremos, por último, con reproducir las palabras de Alexander von Humboldt en honor de su aportación científica: «Esta obra de Martín Fernández de Navarrete, emprendida en vastas proporciones y redactada en todas sus partes con sana crítica, es uno de los monumentos históricos más importantes de los tiempos modernos».

Para terminar, queremos justificar nuestra reivindicación —si es que hace falta— del valiente marino y sabio historiador por una razón cuyo enunciado le tomo en préstamo: «La falta de generosidad de la posteridad con aquellos bienhechores del género humano que han trabajado, o en aliviar sus necesidades por medio de invenciones útiles, o en extender las facultades de su entendimiento por medio de indagaciones asiduas y continuado afán en el estudio y observación de la naturaleza». O en la reconstrucción del pasado de una comunidad, en este caso España, como hizo a lo largo de toda su vida Martín Fernández de Navarrete.

Bibliografía

- CÁSEDA TERESA, Jesús Fernando: *Martín Fernández de Navarrete y la literatura de su tiempo*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2000.
- COTARELO VALLEDOR, Armando: *Don Martín Fernández de Navarrete en la Real Academia Española*. Instituto de España, Madrid, 1945.
- ESTRADA Y ARNAIZ, Rafael: *Don Martín Fernández de Navarrete: gran geógrafo, erudito investigador e ilustre marino*. C. Bermejo, Madrid, 1944.
- GUILLÉN Y TATO, Julio: *Don Martín Fernández de Navarrete en la Real Academia de la Historia*. Instituto de España, Madrid, 1945.
- SÁNCHEZ CANTÓN, Francisco Javier: *Don Martín Fernández de Navarrete en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*. Instituto de España, Madrid, 1945.
- SECO SERRANO, Carlos: Introducción a la edición de *Obras de don Martín Fernández de Navarrete*. Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1954.
- VV.AA.: *Exposición conmemorativa del 150 aniversario de la muerte de don Martín Fernández de Navarrete, 1844-1994*. Lunweg, Madrid, 1995.
- VV.AA.: *Martín Fernández de Navarrete. El marino historiador (1765-1844)*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1995.

INFORMACIÓN PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la Revista puede leerse, en diferentes formatos, a través de las siguientes direcciones de INTERNET e INTRANET:

INTERNET ARMADA

www.armada.mde.es

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

INTERNET MINISDEF

<http://publicaciones.defensa.gob.es>

↳ Revistas

↳ Armada

App Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play

<http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones y iPads <http://store.apple.com/es>

INTRANET MINISDEF/ARMADA

<http://intra.mdef.es>

↳ Armada española

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

JOSÉ DE VARGAS Y PONCE

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
Académico de Número
de la Real Academia de la Historia

Por deferencia del Órgano de Historia y Cultura Naval, me corresponde hablar de José de Vargas y Ponce en este ciclo en el que historiadores de Marina actuales recuerdan a sus predecesores, admirables recopiladores e historiadores navales, cuyas obras y colecciones documentales son puntales para el conocimiento e interpretación de nuestro pasado. Gracias por invitarme a contribuir a estas Jornadas de Historia Naval en tan justo reconocimiento.

De muy atrás me atrae su personalidad y en alguna ocasión glosé su figura y obra. El *Diccionario biográfico español* de la Real Academia de la Historia me encargó su biografía (1). Desde su cuadro goyesco, frente a mi butaca de censor de esta última y en su sala de plenos, parece supervisar mi tarea, que él desempeñó durante un trienio, mediando entre él y yo en la censura de la institución, como *celadores* de ella, otros dieciocho censores, y distanciándonos también y por supuesto, infinitud de quilates de genio y competencia. Gracias pues y de nuevo por asignarme el personaje.

Retrato magistral y perfil humano

Cuando alguien tiene la fortuna, la oportunidad y la categoría para ser retratado por un pintor maestro, sobran descripciones físicas literarias. Vargas lo fue por Francisco de Goya, lo que de por sí hubiera bastado para inmortalizarle.

La Academia de la Historia quiso disponer de un cuadro suyo a finales de 1804 para incluirlo en la Galería de Directores que había decidido perpetuar. Sin embargo, la selección del artista fue, sorprendentemente por lo que suponía de gravamen para la propia institución, del propio Vargas, quien, conocedor de los altibajos caprichosos del cotizadísimo artista, quiso que se le estimulara a hacerlo con especial esmero, nada más ser nombrado su octavo director. Para ello escribió a Ceán Bermúdez, tan amigo suyo como del pintor, el perfecto mediador para este caso, «quiero que lo haga Goya a quien se le ha propuesto y ha venido a ello graciosamente. Pero quiero también (...) no sea con una carantoña de munición sino como él hace cuando quiere» (2), para lo

(1) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «José de Vargas Ponce», voz del *Diccionario biográfico español* de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1999-2013.

(2) Archivo de la Real Academia de la Historia (RAH), carta de Vargas a Juan Agustín Ceán Bermúdez, GP 1805, 4.



Retrato de José de Vargas Ponce por Francisco de Goya. Real Academia de la Historia

que debía escribir una notita de recomendación, explicándole de quién se trataba.

Cuadro en el que según Fernández Duro, «recogido en efecto, sobresale la fisonomía simpática, abierta, un tanto zumbona del Director, que aparece sentado, vistiendo el uniforme de bala de los marinos, aunque sin cinturón ni espada; la mano derecha dentro del chaleco de casimir blanco que, por fantasía del autor de los Caprichos, una sola pieza con el calzón; la mano izquierda oculta á la espalda» (3).

Se trata pues de una obra inacabada *por fantasía del autor* o, como se ha venido diciendo, para que resultara más barato, Academia y autor acordaron que no se le pintaran las manos, que requerían mayor detalle. Es probable que mediase un regateo en mayo de 1805, pues el precio se estableció en 2.000 reales de vellón, es

decir 1.000 menos que cada uno de los retratos de Carlos IV y María Luisa, culminados hasta el detalle, que también había adquirido la Academia para presidir sus sesiones en el Salón de Juntas Públicas.

Sin embargo, cabe otra posibilidad: la precipitada salida de Vargas para su nueva comisión debió de detener las sesiones de pose, o bien estas estaban terminadas, salvo detalles que podían completarse en taller. Informa al respecto Fernández Duro en el mismo texto que Vargas se despidió de la Academia el 5 de junio y, como el acuerdo del retrato se adoptó el 10 de mayo, «en pocos días se hubo de manchar el cuadro».

Al regresar, al retratado le acometieron las prisas y el miedo al más que probable enfado de Goya, de resultados impredecibles, ya que la pintura llevaba un año en su sótano. El 8 de enero instruye: «Se servirá mandar recoja antes que alguna casualidad lo destine a la Feria, privándome del honor de verme en tan ilustre colección». Vara alta debía de tener el director cuando el 13 de enero se le informaba de que, transmitido su deseo al cuerpo académico, reunido en sesión tres días antes, se había acordado reclamar a Goya la entrega de la pintura, costase lo que costase, «satisfaciéndole los 2.000 reales o la

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «Noticias póstumas de don José de Vargas Ponce y de don Martín Fernández de Navarrete», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. XXIV, 1894, p. 503.

cantidad que manifieste importar esta obra» (4). No obstante, se trataría de una de las mejores inversiones de la Academia en todos los tiempos, pese a ser entregado el lienzo, tal y como estaba, inacabado, algo que resultaría muy propio para un receptor que no se caracterizaría precisamente por la feliz culminación de sus proyectos.

En este óleo posa el retratado pálido, sonrosado, rubicundo y satisfecho, sentado todo lo cómodamente que la silla lo permite, y pese a todo, natural, relajado, ajeno a cualquier envaramiento y a toda pretensión por aparentar. En el culmen de sus aspiraciones y en el de la realización del vaticinio temprano (1789) de Cambiaso sobre sus trabajos, «que le habrían de dar la recompensa de gloria á que aspira con tanto ardor como justicia» (5).

Genial representación del «dulce Vargas» para damas como la Montijo o las hermanas Palafox, del «agradable, el elegante Vargas», en opinión del mismo Ceán Bermúdez (6), tan español él y tan castizo como Carlos III, aunque no fuera taurino e incluso aunque convirtiera en taurófoba a toda la Academia de la Historia (7), vindicando el lenguaje y modismos populares. Tan francés en otros aspectos, embutido en su uniforme, que en estos tiempos es traje de diario («uniforme de bala») y mortaja de retirados sin mayor empleo y que constituye para él timbre de gloria.

De Vargas, el hombre, hay mucho que decir y tiempo muy limitado para hacerlo. Fue alguien que compartió su vida entre la Marina, la literatura y la política. Pero su vocación dominante puede decirse que fueron las letras en general, aplicadas a las tres actividades y en segundo término la «Matemática sublime» o pura, madre de la aplicada a la náutica y a la hidrografía, que le llevaría a competir con su maestro y preceptor, Antonio Cañaveras, y a componer un tratado práctico de cálculo mercantil para uso de los comerciantes gaditanos, desaparecido, como buena parte de sus obras tempranas.

Lo cierto es que se interesó por casi todas las disciplinas intelectuales que la época podía ofrecer, basado en una inteligencia superior, una educación completísima, un constante deseo de saber y una laboriosidad ejemplar:

(4) RAH, Ms. 9-8668, GP 1805, 1 4, y GP 1805,1 5.

(5) CAMBIASO Y VERDES, Nicolás M.^a: *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la Isla de Cádiz*. León Amarita, Madrid, 1829, p. 239.

(6) SEOANE Y FERRER, Ramón de (Marqués de Seoane): «Correspondencia epistolar entre don José Vargas y Ponce y don Juan Agustín Ceán Bermúdez, durante los años de 1803 a 1805, existente en los Archivos de la Dirección de Hidrografía y de la Real Academia de la Historia», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. XLVII, 1905, pp. 5-60.

(7) Su *Disertación completísima sobre las fiestas de toros, su origen, introducción en España, y males que ocasionan: hecha y presentada por orden de la Academia de la Historia* (1807) fue la obra más documentada y completa que se había escrito hasta entonces sobre tauromaquia (RAH, Ms. 9-22-5 4232 y 9-32-6 7394). Fue reeditada en 1961, con ocasión de su centenario, en edición ordenada y revisada por Julio Guillén y Tato, como *Disertación sobre las corridas de toros compuesta por el capitán de fragata don José de Vargas Ponce director que fue de la Real Academia de la Historia*. Real Academia de la Historia (Archivo Documental Español, t. VII), Madrid.

«corro siempre a pedradas con el tiempo» (8), se lamentaba ya en 1787 en confidencia con Navarrete.

De mente amplia y en extremo brillante, un solo punto de demérito profesional, pero importante, le es imputable: su falta de tesón, que le llevaría a abandonar libros y proyectos en un afán, casi obsesivo, por abarcarlo y probarlo todo. Sus planes inacabados recorren puntualmente el abanico de los intereses de la generación de ilustrados a que pertenecía como marca indeleble de la inconstancia y la inmadurez de los románticos. A la terminología específica, la *parla marinera*, dedicará miles de fichas y de horas a la vez que a todo lo demás, porque quiere hacer un diccionario marítimo que no acabará, pero del que se beneficiará Timoteo O'Scanlan en el ocaso de la era fernandina (1831), de la misma forma que Cesáreo Fernández Duro llevará a cabo la redacción de la historia marítima desde la unión de las coronas peninsulares que, pese a reconocerlo Vargas como el afán de su vida, tampoco culminará, como veremos.

Su producción literaria, especialmente la poética, fue muy aplaudida por muchos, pero cruelmente criticada por los eruditos oficiales. Vicente García de la Huerta habla de las «mentecatadas» de Vargas, y Jovellanos le recrimina por perder el tiempo en cosas para las que no sirve. Hoy en día reconocemos sin embargo, entre simples entretenimientos, otras piezas deliciosas y de gran sabor, como su *Proclama de un solterón a las que aspiren a su mano* (1808), repetidamente publicada, que le hacen superar en este aspecto su tradicional consideración de autor menor.

El propio Vargas no valoraba en mucho estas producciones suyas, encajando con afabilidad las críticas y, en un alarde de sincera modestia, que sería una de sus características, llegaría a escribir a Nicolás Cambiaso, que le pedía una reseña de todas sus obras: «Yo solo sé que suben á ciento, y así no es extraño, lo uno que ninguno sea bueno, lo otro que no vea ya lo que garavateo (*sic*), pues eso no es escribir», subrayando este autor, que tuvo ocasión de tratarle estrechamente: «Tenía bellísimas cualidades y sus propios talentos no eran á sus ojos sino derechos que había adquirido para ser modesto» (9).

Generoso con sus detractores, contestó con ingenio a sus ataques, pero no quiso editar sus agudas respuestas, «firme en su propósito de no publicar cosa alguna contra autores vivos» (10). En su bonhomía, rayana en la candidez, coinciden cuantos le trataron. Por ello, parodiando a Navarrete, habla el mismo Cambiaso de «su genio candoroso, su franqueza sin cautela, su aplicación sin límites, su laboriosidad, su amor á este instituto» (11), refiriéndose a la Armada.

(8) GUILLÉN Y TATO, Julio F.: *Perfil humano del capitán de fragata de la Real Armada don José de Vargas y Ponce, de las RR. Academias Españolas, de Bellas Artes y de la Historia y Director de ésta, a través de su correspondencia epistolar (1760-1821)*. Instituto de España, Madrid, 1961, p. 39.

(9) CAMBIASO Y VERDES, p. 241.

(10) FERNÁNDEZ DURO, p. 516.

(11) CAMBIASO Y VERDES, p. 241.

En lo político, a caballo entre dos siglos y dos mentalidades, sobrevivirá Vargas triunfante en ambas, aunque con altibajos. Apartado del favor ministerial en 1799 y purgado en 1814, con motivo del retorno al poder absoluto de Fernando VII, su muerte le libraría de una más que probable condena en 1823, con motivo del retorno al poder absoluto de Fernando VII, ya que había sido el promotor de perpetuar la memoria de la jura constitucional en julio de dos años antes, mientras que su colega parlamentario y estudioso, Antonio Capmany, acometía la iniciativa de que en la plaza principal de todos los pueblos de España se colocara una lápida conmemorando la promulgación de la Constitución.

El tribuno liberal de 1814 parece radicalizarse un tanto en 1820, tras haber sido desposeído de su dirección académica y cesante en la Armada, de forma que un clérigo setentón y amigo, el canónigo de Tarragona y teniente vicario general de Marina Carlos González de Posada (12), le recriminaría: «Este no es el Vargas diputado del año 14. No conservó su carácter como lo conocemos los personajes (*sic*) de su tiempo, aunque tuviera en ese momento mucho más poder y eco como diputado en Cortes por juro de heredad, perpetuamente y para siempre jamás; invulnerable y ducentísima parte de la soberanía; individuo nato de todas las Comisiones hechas y por hacer; asistente continuo á todas las sesiones públicas, y hasta en las secretas de Cortes...» (13). Efectivamente, el llegar a ser colegislador llenó una de sus mayores aspiraciones, reflejada en su borrador del epitome de la disertación sobre las fiestas de toros *Al mejor pueblo dando tales leyes Amor nuestro serás, pauta de reyes*. Cuando murió, en 1821, un anónimo «J.M.B.» escribió un sentido poema en el que se le declara «liberal más que antes / ahora del cielo» (14), porque esa era la opinión pública de su persona, término, el de *liberal*, que excedía el de la acepción política. El *Diario de Barcelona*, por su parte, subrayaba la sinceridad de sus opiniones políticas: «Osamos asegurar que estas fueron manifestadas con la mejor buena fe y sin doblez esto es cuanto se puede exigir, y el mayor elogio que pueda hacer del hombre de bien» (15).

Filósofo y educador vocacional, será tan auténtico, tan independiente y fuera de escuela colectiva, que para unos parecerá un *novator* revolucionario y para otros un conformista. Razón por la que, aunque su obra editada sea extensa, mucho más lo es la inédita, que no pudo superar el paso del tiempo. Analista también de la sociedad contemporánea, encuentra en ella más defectos que virtudes. Los letrados («golillas»), el clero, los burgueses de Cádiz y los aristócratas corren por sus textos y coplillas:

(12) En compañía del erudito canónigo Carlos Posada, Vargas había realizado en 1779 un viaje artístico por diversas provincias y con meta en Monserrat, del que había redactado una cumplida memoria.

(13) «Respuestas de Jovellanos a las notas del Sr. Amat», en TORRES AMAT, Félix: *Apéndice a la vida del Ilmo. Sr. don Félix Amat que contiene las notas y opúsculos inéditos que en ella se citan y algunos documentos relativos a dicha Vida*. Fuentenebro, Madrid, 1838, pp. 34 y 35.

(14) RAH, Ms. 9-31-8 7109, 52

(15) *Diario Constitucional Político y Mercantil* de Barcelona de 2 de abril de 1821, p. 1 (editorial).

*La Soberbia se puso de golilla,
 La Avaricia ¡bribona! De sotana,
 Ira sin naguas fuera nao sin quilla,
 Lujuria de basquiña gaditana.
 La Gula, por supuesto, con capilla,
 Envidia con refajo de villana,
 De puro inerte sin disfraz ¡oh hallazgo
 La Pereza salió de mayorazgo... (16)*

Junto a esto, y tal vez pese a todo ello, Vargas triunfó en sociedad; fue un referente y un modelo, un joven travieso perpetuo, en espíritu e incluso en apariencia, lo que él valoró sobremanera y constituyó la sal de una vida con pocas amargas. Un *erudito a la violeta* que caricaturizara su amigo Cadalso y como le considera el ilustre bibliotecario y catedrático José Simón Díaz (17), incluso el rey de todos ellos, pese a ser su cultura sólida y muy superior a la mayoría. Fruto finisecular, tan alejado de un sesudo y austero Jovellanos al que, sin embargo, comparase el adulador Posada como «segundo Jovellanos mío», como de cualquier alegre poetaastro y petimetre de mera apariencia.

El literato Valmar nos habla de la gloria efímera alcanzada por su pluma insegura y antojadiza, propia del gusto de la República de las Letras en las épocas de transición, y podría hacerlo en iguales términos de su carácter. Su lucimiento en los salones como extraordinario conversador y temible sarcástico fue una constante. Dondequiera que sus cometidos le llevaran, era entusiastamente recibido en la tertulia de más renombre. La de Antoine Sartine, ministro retirado de Francia en Tarragona, no fue una excepción, ni tampoco la frecuentada en 1793 por la baronesa viuda de Holland en sus andanzas españolas y para quien José de Vargas era un hombre de buen humor, lleno de chispa e ingenio, con su punta de sarcasmo (18).

Mimado por la fortuna desde muy joven, su suerte le libraría a Vargas de perecer en la señalada acción naval de las *flotantes* gibraltareñas y de las duras prisiones fernandinas. Feliz por saberse entre los escogidos de su tiempo —Jovellanos, Cadalso, Ceán Bermúdez, Posada, el duque de Rivas, Arriaza, Navarrete... y otros numerosos amigos y menos amigos—, se prodigó cuantitativa y cualitativamente en su relación epistolar, ilustradísima y exquisita con ellos, reconocidos cultivadores todos de las letras. Nos transmite el citado académico —en este caso de la Española— marqués de Valmar que Vargas se complacía mucho en dedicar varias horas diarias a escribir cartas, añadiendo:

(16) Cit. por CUETO, Leopoldo Augusto de: *Bosquejo histórico-crítico de la poesía castellana en el siglo XVIII*. Rivadeneyra, Madrid, 1868, p. CCXVI.

(17) SIMÓN DÍAZ, José: «Vargas Ponce, erudito a la violeta», en *Aportación documental para la erudición española*, 3.ª serie, 1948, pp. 1-18.

(18) CONDE DE ILCHESTER (ed.): *The Spanish journal of Elizabeth [Vasall Fox Holland], Lady Holland*, Longmans, Green and Co., Londres, 1910 (trad., Míriam López Burgos). Cit. por LÓPEZ-BUGOS, M.ª Antonia: «La comarca de los Vélez en los libros de viajeros ingleses (1803-1949)», en *Revista Velezana*, núm. 20, 2001, pp. 78-79.

«y en casi todas ellas se advierte la especie de fruición con que se entregaba sin tasa, y muy a menudo con gusto poco acrisolado, a su carácter expansivo y chancero» (19), mientras que Guillén señala que «la correspondencia fue la válvula de escape de este hombre gruñón, alegre y desgraciado, desaliñado y zumbón, como le retrató Goya, pero bueno, leal y sencillo a carta cabal» (20).

Vargas no parece que fuera muy pío, ya que el vicario de Marina, Posada, le escribe: «todos los días me acuerdo de vos en los mementos de la Misa, que es siempre por los que no la oyen» y reza por él llamándole «Poncio», como también solía Jovellanos siendo correspondido «Jovino», en el memento de vivos: *ut Poncius memor sit nostri*, para sorpresa de sus monaguillos, que creen que impetra por Poncio Pilato (21).

Viviría y moriría en la soledad del solterón —condición y estado de los que se sentía muy ufano—, solterón a la defensiva, pero comprensivo con las flaquezas carnales, fiel a su inolvidable Cadalso y afectado de buena dosis de misoginia, tras haber expuesto los duros requisitos que habría de reunir la que se quisiera casar con él: «De apretarme renuncio á tal zapato: Suelto me lamearé. Tomen sin brida Dóciles ellas las de Villadiego. Mayor tonto dará leña á su fuego» (22).

En Marina será enemigo del grupo dominante de los *santurrones* sanjuanistas, célibes por voto y de costumbres aburridas, como su protector Valdés, a los que se llevaría el viento como tales el real decreto de Carlos IV de 23 de enero de 1802, ni al de los siempre aplaudidos juerguistas cortesanos o departamentales, al que tal vez se hubiese podido sumar su tentación de no impedirselo las agobiantes exigencias de su trabajo.

José de Vargas Ponce habló algo de sí mismo y de sus empeños referido, sobre todo, a sus intervenciones académicas, aunque no mucho; Martín Fernández de Navarrete redactó un sentido elogio póstumo y publicó su biografía en la Biblioteca Marítima Española, que copiaría Francisco de Paula Pavía y Pavía; Cesáreo Fernández Duro añadiría datos de importancia, así como Leopoldo Cueto, y aunque Julio Guillén consideró a estos esfuerzos meras «biografías sosainas», no acometió personalmente una obra definitiva, ni un prometido epistolario completo, aunque también contribuyó en gran manera al conocimiento de tan interesante personaje histórico, tanto en su propia producción como en su recopilación documental (23). Todos, menos

(19) CUETO, p. CCXVI.

(20) GUILLÉN Y TATO: «El capitán de fragata don José Vargas Ponce (1760-1821)», en *Revista General de Marina*, núm. 160, enero 1961, p. XXVII.

(21) TORRES AMAT, p. 34.

(22) *Proclama de un solterón a las que aspiren a su mano, por don R.A. Gómez de Fuentenebro y Compañía*, Madrid, 1808, p. 4.

(23) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Biblioteca marítima española*, t. II, Imprenta de la Viuda de Calero, Madrid, 1851, pp. 127ss.; PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, J. López, Madrid, 1873, pp. 755ss.; FERNÁNDEZ DURO, pp. 500-546; ÍDEM: *Disquisiciones náuticas*, vol. IV: *Los ojos en el cielo*, Madrid, Aribau, 1879, pp. 396-399; CUETO, pp. CCXIV-CCXVI; GUILLÉN Y TATO: «El capitán de fragata...», pp. 11-30; ÍDEM: *Perfil humano...*, e ÍDEM: *Disertación sobre las corridas de toros...*

Cueto, que era diplomático, coincidían en su condición de marinos y académicos y serían, en diferente medida, sus continuadores.

Fuera de ese ámbito, no le siguieron otros en forma notable, siendo Vargas Ponce casi un desconocido o, todo lo más, una celebridad secundaria para la mayoría, hasta que hicieron aparición los trabajos elaborados o auspiciados por Fernando Durán López y otros que han llevado a cabo una amplia revisión bibliográfica y documental de la totalidad de su obra, en sí misma y como base para otro tipo de estudios, recuperándose y estudiándose varias de sus obras inéditas y siendo objeto de modernos estudios de investigación. Muy recientemente, el ilustre epigrafista Juan Manuel Abascal Palazón, en el «Esbozo biográfico» de su ejemplar trabajo, que me ha concedido prologar, sobre la larga etapa de José de Vargas en la Real Academia de la Historia, que es mucho más que lo que indica y podría tener entidad propia como una de las más completas biografías que disponemos del personaje (24).

Calidades y talentos. El despertar vocacional

José nació en Cádiz, la ciudad más cosmopolita, abierta y europea entre las españolas del momento, y de la que se declararía «amantísimo y reverente hijo y á donde lo estimaban como se merece» según Cambiaso (25), el 10 de junio de 1760. Segundón de Tomás de Vargas y Alarcos y de Josefa Ponce y Seep, miembros destacados de la sociedad gaditana, abiertos a los nuevos tiempos, de inquietud cultural y de posibles económicos que, al descubrir pronto sus aptitudes, no escatimaron gastos en una educación todo lo extensa, profunda y polifacética posible, de acuerdo con el criterio y las circunstancias ambientales.

Así pues, el «niño prodigio» tuvo la más completa, esmerada y equilibrada educación, tanto en ciencias como en humanidades, llegando pronto a desarrollar las cualidades del pensador y del hombre práctico. Todo ello sin hacerle perder un gran amor por la vida y el arte de encontrar tiempo para gozarla, que descartarían en el futuro en él al sabio introvertido y huraño.

Maestros y preceptores, españoles y franceses, sacaron fruto de un alumno aplicado e interesado también por las lenguas clásicas y modernas: francés, inglés e italiano, unidas estas últimas con su mundo erudito por el vínculo temporal de la etimología. Niño que llegaba pronto a sacar conclusiones propias gracias a su conocimiento temprano de nuevas fuentes de saber más allá de las habituales de su edad y condición, accesibles a través de las publicaciones foráneas.

(24) DURÁN LÓPEZ, Fernando: *José Vargas Ponce (1760-1821). Ensayo de una bibliografía y crítica de sus obras*, Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1997; ABASCAL PALAZÓN, Juan Manuel, y CEBRIÁN FERNÁNDEZ, Rosario: *José Vargas Ponce (1760-1821) en la Real Academia de la Historia*, Real Academia de la Historia, Madrid, 2010.

(25) Rúbrica de su ponencia «Servicios de Cádiz desde 1808 a 1816», Imprenta de la Casa de Misericordia, Cádiz, 1818; CAMBIASO Y VERDES, p. 241.

Saber y discernimiento juveniles que le hicieron tomar conciencia de su propio mérito, independiente del de sus antepasados, en que basaba la familia su posición social en el cuadro temporal de un régimen estamental, circunstancia que tienden a obviar sus biógrafos modernos, cuando resulta imprescindible para la comprensión y devenir del personaje. Porque los Vargas Ponce habían sido mucho, tanto mayores cuanto más se remontaban en la historia. Los Vargas, y también los Ponce, son dos de las grandes familias andaluzas tradicionales. Los famosos Vargas Machuca estuvieron ya en la conquista de Jerez, cuyo escudo de ondas de azur sobre plata, con orla de castillos y leones, adoptaron:

UN REY GODO ME FUNDÓ CON MUROS Y TORRES ALTAS Y EL SANTO REY ME GANÓ,
CON DIEGO PÉREZ DE VARGAS.

Los Ponce fueron los Ponce de León, ¡nada menos!, antaño marqueses y duques de Cádiz, duques de Arcos más modernamente, siendo en sus días el décimo poseedor de este último título su pariente Francisco Ponce de León... Pero se trata las suyas de ramas menores y desheredadas, de clase meramente acomodada, de las dispersas territorialmente por Jaén, Córdoba, Sevilla y Cádiz y cuya hidalguía notoria acreditaban las ejecutorias de los cuatro abuelos de José expedidas por la Real Chancillería de Granada.

Recibidos como nobles y empadronados como tales en las capitales y en Úbeda, Linares, Villafranca, Fernán Núñez, Bollullos y Camas, ejercieron «los empleos y oficios públicos distintivos (...) que se confieren a los hijosdalgo» (26).

Ilustres, sí, pero venidos a menos, víctimas de divisiones y subdivisiones patrimoniales afectadas por la institución del Mayorazgo, espina de Vargas, contra la que clamará en *Los ilustres haraganes o apología razonada de los mayorazgos* (27) y oralmente en alguna sesión de Cortes, en que juega con el tópico del noble inútil, opuesto al talentoso y competente que él mismo se considera.

Vargas jugó al reformista para el que nada valía salvo la meritocracia, pero se valió de sus amistades blasonadas, en cuyos archivos genealógicos había una mina por explotar, por ello resulta algo falsa su célebre aléluya, escrita en un contexto de aplaudido *enfant terrible*: «La nobleza, aunque andaluz, no la estimo, pues si creo Fueron mis padres cristianos, lo dudo de mis abuelos» (28).

(26) Museo Naval, Archivo Álvaro de Bazán, información testifical de José de Vargas Ponce, exp. 1706; VÁLGOMA, Dalmiro de la, y el BARÓN DE FINESTRAT: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, t. III. Madrid, 1944-1955, pp. 158, 2280.

(27) Madrid, Fuentenebro, 1820.

(28) *Correspondencia epistolar de don José de Vargas y Ponce y otros en materia de arte, coleccionado por don Cesáreo Fernández Duro y publicado por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*. Madrid, 1900, p. 123.

Esta estrofa ha dado mucho que hablar. El gran Gonzalo Anes, mi recordado director, no se cansaba de repetir que Vargas ni apreciaba ni se jactaba de su condición nobiliaria. Discrepo de él con el mayor respeto. Como tantos jóvenes de su tiempo, dentro y fuera de nuestras fronteras, gustaba de afirmar su personalidad, lo que le hacía ganar popularidad, de la que se nutría su conciencia interna de tertuliano admirado, aunque no vanidoso. Como buen afrancesado no reconocido, en todo menos en lo político (29), gustaba de *boutades*, de ocurrencias tan falsas como moderadamente escandalosas, de *épater les bourgeois*, grito de guerra de los poetas decadentes de décadas después como Rimbaud o Baudelaire, pero que provocaría que alguno interpretase esta incluso como el reconocimiento de un origen hebreo en las raíces del apellido materno Seep. Es el joven liberal el que habla, que sabe quien es y que se vale de ello, del que todos conocen su posición social y que juega a despreciarla. Aunque como político en ciernes, y luego como convencido constitucionalista, es ciertamente contrario tanto a las pruebas nobiliarias del Antiguo Régimen como a las de limpieza de sangre, imprescindibles para obtener cualquier honra o ascenso administrativo.

Sus primeras obras literarias y poéticas son tempranísimas. La traducción del primer tomo de *Las mil y una noches* es de 1773, cuando cuenta con solo trece años, lo que, por otra parte, parece ponernos en antecedentes de un entorno familiar bastante tolerante. Dos años después traducía también la *Electra* de Prosper Jolyot de Crébillon, en endecasílabos de arte mayor castellano, el primero de sus trabajos poéticos conocidos. Pero entre la elaboración de aquellas tuvo ocasión de leer la *Historia filosófica de ambas Indias* del abate Raynal (1770), de gran éxito en la Francia contemporánea y en la que se criticaba la labor de España en América en términos tan injustos como intolerables (30). Movido del sentido patriótico que inspiraría toda su vida y su obra, tradujo *Les six voyages qu'il a fait en Turquie, en Perse et aux Indes* de Jean Baptiste Tavernier (1676), en la parte referida a las Indias Holandesas, con el ánimo de establecer una comparación entre los colonizadores de ambas naciones, lo que sus posteriores actividades no le permitirían acometer. Apuntaba el Vargas tan disperso siempre... pero ya tenemos al historiador en ciernes y sus razones para irrumpir en la historia, razones patrióticas, y una obsesión que comienza ahora, al ver que nuestra historia si no es denostada, es ignorada y, lo que es más grave: «El silencio de los extraños pudiera alcanzar venia, visto el profundo silencio de nuestros propios historiadores» (31).

(29) Culturalmente francés, en 1776 escribiría, sin embargo, una sátira versificada contra los jóvenes que tenían en menos lo propio y se dejaban llevar por modas parisinas en gestos, trajes y lecturas.

(30) RAYNAL, Guillome-Thomas: *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*. Amsterdam, 1770.

(31) *Importancia de la historia de la marina española: precisión de que se confie a un marino, y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de Fragata don Josef de Vargas y Ponce en la Imprenta Real*, 1807, p. 47.

Con el propósito latente de llegar a reivindicar nuestra historia naval, de una forma científica que exige la recopilación y la exégesis documental, el joven se va introduciendo, poco a poco, en los círculos literarios, a través de la tertulia y la correspondencia, de la mano de admirados consagrados, proclamándose discípulo de un autor muy en boga, José Cadalso, al que denomina «nuestro padre y patriarca» (32) y que reúne en su persona al literato y al militar. No mucho después le sería remitida, como legado póstumo, la carta ensangrentada y a medio acabar que le escribiera este mentor y amigo, el coronel Cadalso, muerto por un cascote de bala rompedora, en las paralelas de asedio de Gibraltar, el 27 de febrero 1782, contestando a otra suya sobre las aficiones nacionales, el teatro y los toros, y que conservaría toda su vida como reliquia y talismán. Estamos marcando el momento de la vocación, no solo historiadora, sino también miliar naval, de Vargas Ponce.

Embarcado y en comisión. «Vargas el sabio»

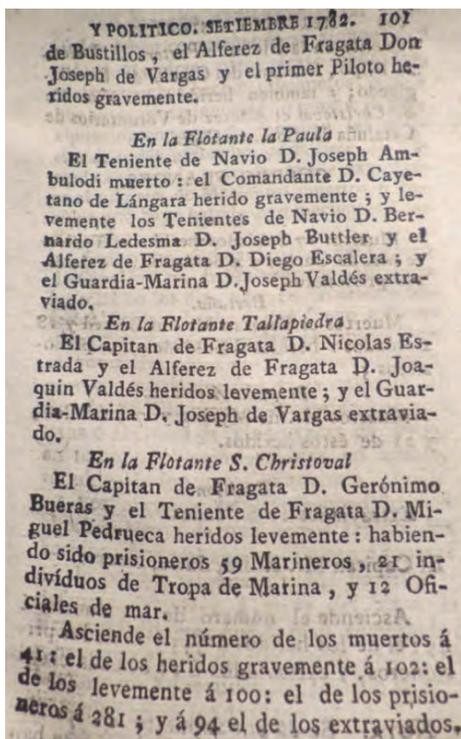
Su historial naval se inicia con su sorprendente ingreso en la Armada Real como guardiamarina, y finaliza como capitán de fragata agregado a la plaza de Madrid, en la Armada que ha mudado su nombre de «Real» por el de «Nacional». Incluso el tiempo que estuvo de servicio activo está salpicado de comisiones que le impedirán participar plenamente de las actividades de sus nuevos compañeros de armas, que requieren una salud de la que carece.

Su ingreso en Marina, en la que su hermano mayor Francisco es ya capitán de navío, y cuenta en la misma también con un tío materno, Manuel Ponce, es algo casi natural para un gaditano que es hijo del auditor del primer departamento de la Armada desde 1768. Sin embargo, se produce en forma de fichaje inusual, de interés para ambas partes. La Armada es de tal importancia nacional en este momento que precisa no solo de hombres de acción, sino de todo tipo de sabios, ya que es un motor de la Ilustración y del Reino. Entre los marinos de esta época, el grupo de «sabios» —nuestro cadete será conocido como «Vargas el sabio» entre sus compañeros— y el de hombres de acción era diferentemente valorado por la sociedad. En su caso, la excepción se impone.

Completados sus estudios de matemáticas puras, sienta plaza de guardiamarina en el departamento de Cádiz el 4 de agosto de 1782, a los veintidós años, es decir, muy talludito y poco sano, aquejado de dificultades respiratorias, tras haberse examinado de una sola vez de todas las asignaturas, mostrando una preparación muy superior a la del resto de sus compañeros y que completarían Vicente Tofiño en matemáticas y José Carbonell, el exjesuita expulsado por el rey y recuperado como bibliotecario para la Academia de Guardias Marinas, en el estudio de latinidad.

Debió de haber gozado en la Compañía-Academia de gran libertad de acción, pues ese mismo año retrata literariamente a sus viejos maestros los

(32) *Proclama de un solterón a las que aspiren a su mano, por don R.A.,* dedicatoria.



Noticia del *Mercurio Histórico y Político*
9/1782, p. 101

Mucho al Arca de Noé... (34).

En vísperas del asalto final escribió una carta a la Academia Española que debía abrirse en el caso de que su último trabajo, *Elogio de don Alfonso el Sabio*, resultase premiado, junto con otras obras de José de Viera y Clavijo y de Juan Pablo Forner, lo que efectivamente sucedería, convirtiéndose de inmediato en su primera obra publicada.

Realizado el ataque conjunto contra la plaza el 13 de septiembre de 1782, e incendiada y hundida su nave por los efectos de la «bala roja», Vargas, herido en una pierna, fue uno de sus escasos supervivientes, «por una especie de milagro y muy contuso» (35). Esta noticia no llegó inmediatamente a Madrid, por lo que alguno de sus críticos llegó a pensar que la creencia en la muerte de su

clérigos gaditanos y a sus discípulos de estudios clásicos y franceses en un trabajo en prosa y verso que no llegó a imprimir y que parodiaba una misión en la Luna como si de un Julio Verne anticipado se tratara.

Debió de agradecer que don Miguel Gastón, su capitán, le encomendara la recepción literaria de dos príncipes franceses que iban a asistir al asedio de Gibraltar, que se figuraba como la mayor acción del siglo: el conde de Artois y el duque de Borbón, siendo nombrado para la guardia de honor del primero, que acabaría convirtiéndose en Luis XVIII, y con esta ocasión preparó cuatro disertaciones, en francés y en español. Ninguno de los dos príncipes franceses vendría a España, y Vargas fue destinado a petición propia de ayudante e intérprete del aventurero príncipe de Nassau-Sieghen, a quien se dio el mando de la batería flotante *Tallapiedra* (33), en la que también embarcó su artífice, el ingeniero D'Arçon: *En el Talla-Piedra entré, / Que hasta el nombre esperanzaba /*

(33) El nombre del ingenio correspondía a sus armadores, una conocida familia de cargadores a Indias.

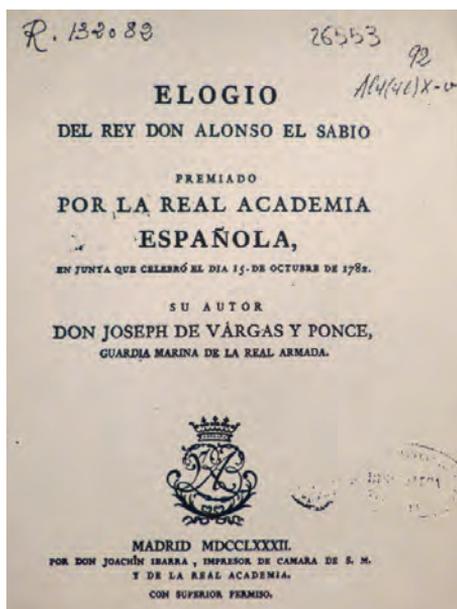
(34) Estrofa del largo ripio enviado a José de Mazarredo por Vargas el 28 de diciembre de 1783. Cit. por ABASCAL PALAZÓN y CEBRIÁN FERNÁNDEZ, p. 50.

(35) RAH, Ms. 9, 4230, 10.

autor fue determinante para la concesión del premio académico citado, concedido «a la elocuencia», galardón primero y último que otorgaría la Española a la obra retórica de mayor mérito, el 10 de octubre siguiente, ya que la prensa había dado a su autor por «extraviado» en combate. Francisco de Paula Quadrado de Roo lo desmiente en sus arreglos al manuscrito de aquel *Elogio de don Antonio de Escaño*, publicado en Madrid en 1852, describiendo la enorme sorpresa del cuerpo académico al abrirse las plicas, con la identificación enviada por Vargas entre las sacas de lana de su *flotante* la víspera de su hundimiento, y comprobarse la autoría: un guardiamarina veinteañero (36).

Un compañero de armas, Antonio Federici, criticaría públicamente su trabajo y sería el primero de una larga lista de émulos irreconciliables de la obra de Vargas, en la que destacaría el seño pero envidioso intelectual Juan Pablo Forner —conocido como «Paulo Ignocausto» en la palestra literaria—, con quien había compartido galardón académico y que le acusaría de plagiarlo, denominándole «Poncio Ladrón», y aludiendo a una aptitud atribuida a uno de los antepasados de Juan, el alcaide madrileño Francisco de Vargas, encargado de redactar informes y aclaraciones para su buen gobierno, por lo que, según tradición, estos escribían al margen de los documentos que precisaban aclaración «averígüelo Vargas» (37), pasando directamente al refranero para dar a entender algo difícil de investigar.

Integrado en la escuadra de Luis de Córdova, participó en el combate en tablas de Cabo Espartel (20/10/1782), aún en el contexto del asedio de la Roca, juntamente con otro guardiamarina, también gloria de las letras españolas, Martín Fernández de Navarrete, valiendo a ambos su actuación el ascenso al empleo inmediato de alféreces de fragata. Al año siguiente, embarcó en la escuadra que se armaba para atacar Jamaica y escribió en su camarote un tratado de aritmética destinado al uso de los guardiamarinas, también inédito.



(36) No era su primer intento por obtener un premio de esta institución. En 1778, había escrito y presentado un «Elogio de Felipe V» que fue censurado positivamente, pero no galardonado, cuando contaba solo dieciocho años. En 1791 presentaría una «Declaración contra los abusos cometidos en el castellano» que, para su indignación, tampoco merecería premio alguno.

(37) FORNER, Juan Pablo: *La corneja sin plumas: fragmento póstumo del Licenciado Paulo Ignocausto*. Luis de Luque y Leyva, El Puerto de Santa María, 1795, pp. 26 y 18.

Finalizada la guerra con el tratado de Versalles (3/9/1783), realizó el curso de estudios mayores de matemática de la Armada, que superó con brillantez pues ya había realizado estos con anterioridad por su cuenta, y fue nombrado para la comisión redactora del *Atlas hidrográfico* que dirigía Vicente Tofiño, siendo promovido a alférez de navío, a la larga cola de su promoción, en noviembre de 1784.

Mucho debe el *Atlas* a Vargas, quien llegó a pensar que se terminaría bajo su dirección. Duró la redacción de esta necesaria colección de cartas esféricas de las costas de España y África de 1783 a 1788, año en que se publicó también el *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y en el Atlántico para inteligencia y uso de las cartas esféricas*. Tras haber demostrado Vargas Ponce unos conocimientos náuticos extraordinarios, se le encomendó su compleja impresión.

Durante la década siguiente sus trabajos fueron muchos y polifacéticos, encargados por la Marina y por la Academia de la Historia, en la que ingresa el 17 de febrero de 1786 en calidad de correspondiente, junto con Vicente Tofiño. Su promoción en esta va a ser sucesiva (38).

En su discurso de recepción de 1786, ya plantea la necesidad de «probar la importancia de la Marina» y con motivo de su ingreso pleno en la Real Academia de la Historia, juega su gran baza. Se postula como quien debe realizar la historia marítima, concebida como una obra científica de hechos probados sin el afán chovinista francés, ni el desprecio por el enemigo de otros, en la que se relaten los hechos probados, fastos o infaustos, glorias, derrotas, navegaciones extraordinarias y desastres meteorológicos, mezclando «palmas con cipreses», por una sencilla razón: porque el resultado siempre habría de ser «sin mengua ni menoscabo de la reputación de la Marina». Este es el espíritu del verdadero historiador de Marina, que debe huir del populismo falsamente patriótico, del agasajo auditivo improbable y fácil, del oportunismo mediático sin base firme, solo rentable a corto plazo y entre los menos documentados. Maestro, aunque solo fuera por ello, de historiadores. Una historia explicada en su contexto, que no es otro que el de España, y no un «catálogo de glorias estériles y desastres ininteligibles». No es más que la expresión de una necesidad nacional y de un deseo personal que se presenta el 7 de septiembre a la superioridad.

El proyecto de Vargas trae como consecuencia que el ministerio Valdés encargue la formación de una nueva biblioteca y archivo en la Población de San Carlos a José de Mendoza y Ríos, para instrucción de la propia Marina pero cuyo fin último no puede ser otro que servir de base para escribir una historia basada en la documentación disponible, es decir, con bases sólidas e irrefutables. Vargas lo celebraría con efusión: «No ha veinte años que los documentos marítimos que perdonó la polilla y el polvo yacían dispersos en

(38) Supernumerario el 11 de mayo del año siguiente, a partir del 9 de septiembre de 1791 sería numerario. Elegido director el 30 de noviembre de 1804, sería reelegido el 25 de febrero de 1814, terminando su mandato en noviembre de 1816. Fue elegido censor, como se ha indicado, entre 1808 y 1811, y a partir de 1818, decano de la Real Academia de la Historia.

distantes depósitos, tan ocultos como cuando se soterraban á principios de la dinastía austríaca para que no se divulgaran los nuevos rumbos á las Molucas» (39).

Para iniciar la primera tanda recopiladora no se cuenta con el promotor de la idea y de nuevo hay otra cabeza, su compañero Navarrete, y a él no le queda sino integrarse con libertad de acción en el proyecto de su amigo en Cartagena, aprovechando la invernada o la carena de su navío, donde se da de bruces con la historia naval a través del magnífico fondo de Galeras —como le pasará a *Sisiño* González Aller dos siglos después—, descubriendo la doble condición, tan diferente en todo, de las dos marinas de guerra: la atlántica y la mediterránea. Debió de lamentar en su amor propio esa postergación, pues ya intuía en Navarrete a un serio competidor al que tilda de ingrato: «Toda la serie de nuestra luenga amistad está tejida de pecados con ella cometidos por ti y perdones concedidos por mi bonachería» (40).

No escatimaría sin embargo Vargas los elogios por la elección oficial y por la labor de aquel, una vez concluidos sus trabajos: «Tuvo el primero esta comisión literaria Don Martín Fernández Navarrete; y este laborioso Oficial, empezando por las bibliotecas del Rey nuestro Señor, sitas en el Monasterio Escorialense y esta Corte, y registrados en ella los archivos de las casas de Santa Cruz y Alba, de Medinasidonia, Infantado y Villafranca, que abundaron de héroes marinos, siguió en Sevilla inspeccionando su riquísimo archivo general de Indias, hasta tanto que superiores ocupaciones le hicieron levantar la mano de esta diplomática que tan bien desempeñaba» (41).

La compensación para José de Vargas vendrá en la forma de otros reconocimientos, como su solemne recepción ese mismo año en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, institución que también encontraría en él uno de sus miembros más activos y entusiastas (42), y en la Sociedad Económica de Madrid, que junto con las de Sevilla y de Cádiz, en la que desempeñaría por largo tiempo el cargo de director, la Sociedad Vascongada y la Aragonesa de Amigos del País dejaría profunda huella.

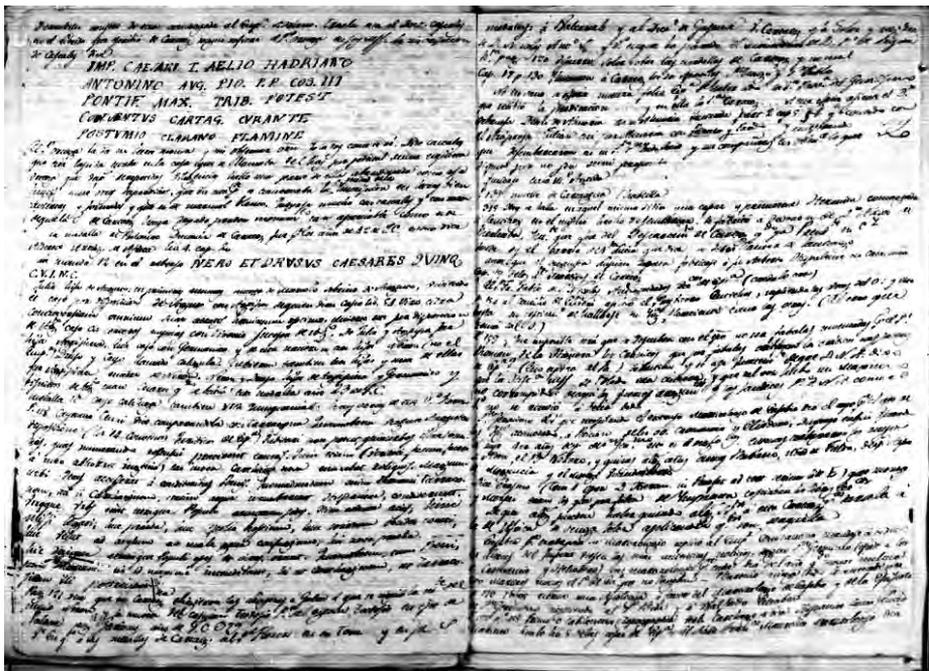
Durante los treinta años siguientes cumplimentaría los cometidos académicos que le fueron asignados, especialmente censuras de libros, disertaciones y otros trabajos que permanecen inéditos, y para que la corporación histórica pudiese trabajar con más método y constancia redactó, junto con Jovellanos, unos estatutos nuevos y un reglamento de trabajo para la Academia de la Historia que serían aprobados en 1792.

(39) Estos planteamientos de su *Discurso leído en la recepción de la Real Academia de la Historia para probar la importancia de la Marina* y las citas anteriores los integrará mucho más adelante en su *Importancia de la historia de la marina española...*, 1807, pp. 64 y 99.

(40) Carta de Vargas a Navarrete de 2 de junio de 1795. Cit. por GUILLÉN Y TATO, *Perfil humano...*, p. 46.

(41) *Discurso leído en la recepción de la Real Academia de la Historia...*, p. 100.

(42) En esa Academia de Bellas Artes leyó un discurso sobre la historia del grabado en Europa, impreso el año 1790. Miembro también de la Real Academia Española en 1814, ocuparía en ella la silla K.



Anotaciones de Vargas sobre lápidas romanas en Cartagena (RAH)

Pero José de Vargas no cesa en su ambicioso proyecto redactor y el 16 de agosto de ese mismo año, meses después de ascender a teniente de navío, se le encomienda realizarlo, una vez informado por José Varela, aunque retocado, en términos meramente declarativos de intenciones futuras y en espera de mejor momento. El asunto no acaba de cuajar porque Vargas no cuenta plenamente con la confianza del Gobierno. Ya ha pasado la tentación aduladora de la mediocre *Oda que en el gozo de oír la noticia del nacimiento de los dos Infantes de 1783* y se sospecha de él por librepensador, aunque por ahora solo es un brillante espíritu independiente. Durante la década siguiente consigue sin embargo el apoyo oficial para varias publicaciones (43).

Reembarca en 1793 con motivo de la Guerra de la Convención contra la Francia republicana, jornada hispanobritánica de Tolón a las órdenes de Federi-

(43) *Descripciones de las islas Pithiusas y Baleares...*, Imprenta de la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, Madrid, 1787; *Relación del último viage al estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786: extracto de todos los anteriores desde su descubrimiento impresos y mss. y noticia de los habitantes, suelo, clima y producciones del estrecho; trabajada de orden del Rey*, m. ed., m.l., 1788; y el *Apéndice a la Relación del viage al Magallanes de la fragata de guerra Santa María de la Cabeza que contiene el de los paquebotas Santa Casilda y Santa Eulalia para completar el reconocimiento del Estrecho en los años de 1788 y 1789. Trabajado de orden superior*, m. ed., m.l., 1793.

co Gravina. El gran Jovellanos, admirado de su doble profesión, despediría al joven para esta ocasión naval, augurándole en versos sáficos: «¡Oh cuánta noble juventud te espera!» recordando su intervención en el asedio de Gibraltar del 82, «empresa santa / do la almiranta desapareciere entorno / ruina y espanto» (44).

Volverá a embarcar, por última vez, en el navío *San Fulgencio*, y más tarde, a principios de 1795, y tras haber superado su último achaque, en el *Concepción*, como secretario del mayor general de la escuadra de José de Mazarredo, Antonio de Escaño, con otro ilustre amigo como primer ayudante de este, el entonces capitán de fragata José Espinosa, pero de nuevo habría de ser desembarcado, justificándose por ello: «La proximidad del mar mortificaba mi pecho tanto como la habitación de los navíos» (45). Solo tuvo tiempo de escribir un relato simpático dedicado a sus compañeros, «Cámara baja de a bordo», que se perdió, privándonos de un testimonio inapreciable de la vida en la camareta de oficiales en un buque del rey.

Uno de sus últimos cometidos como oficial en activo será el de defensor en la causa criminal seguida contra un marinero, al que salvó de la horca con alegatos contundentes y de alto valor literario que, difundidos, le dieron gran popularidad, pero que fueron tildados de poco acordes con la Ordenanza por alguno de sus compañeros, de lo que tuvo ocasión de defenderse, porque también en esto actuó con independencia de criterio. Lecciones de foro castrense que debió de haber recibido de su padre, el auditor departamental, y tal vez de su tío Juan, abogado de los Reales Consejos.

Desde 1791, en que es promovido a teniente de navío, y tras la declaración de inutilidad para el servicio activo de las armas en atención a su salud, que se produce en 1796, va a continuar en este empleo durante catorce años, hasta conseguir su ascenso a capitán de fragata en 1805. Por lo tanto, cuando le pinta Goya, estrena uniforme, que usará hasta su muerte, ya que a los marinos dedicados a comisiones científicas o a ampliación de estudios no se les contaba a estos efectos más que lo que hubiesen servido a bordo, decisión que el damnificado, y también Navarrete y Sanz, consideraron el triunfo y la apoteosis de la ignorancia. Autorizado a volver a la corte en junio del año siguiente, lo sería como oficial agregado a la plaza de Madrid, habiendo permanecido ausente de las operaciones navales, especialmente de la de Trafalgar, combate en el que sucumbieron muchos jefes y compañeros suyos cuya actuación enjuició más tarde en su *Elogio histórico de don Antonio de Escaño* (1814).

Puede decirse que su último cometido puramente naval no pasa de anecdótico. El 10 de diciembre de 1798 pasa a Tarragona con la misión de contribuir a organizar el pretendido desembarco para la reconquista de Menorca, que acabó suspendiéndose pero que permitió a Vargas tomar contacto con los ricos fondos catalanes y con el compañero que trabaja en ellos, Juan Sanz de Barutell.

(44) «Oda sáfica de Jovino a Poncio», en *Obras de don Gaspar Melchor de Jovellanos*, vol. iv. Madrid, 1846, pp. 333-335.

(45) RAH, Ms. 9-7122-8.

Dos personalidades y dos funciones al servicio de la Historia

Meses antes, el 15 de abril, se había producido el momento tan esperado del encargo oficial a José de Vargas de la redacción general efectiva de la historia de la Marina. Mientras tanto, Navarrete había investigado en Sevilla —de cuyo Archivo de Indias esperaba Vargas sacar «la cosecha más pingüe», y adonde solo después podrá él ir— y en Madrid con un equipo de cinco funcionarios. Por ello, recaba la documentación recogida por Navarrete, la que se ha recibido testamentariamente de Zalvide y la que pueda proporcionar Sanz de Barutell, continuador de lo emprendido y sin acabar por Vargas en Cartagena antes de seguir en Cataluña, además del legado de otro marino, Pedro de Leyva, sobre los legajos de Galeras. Por su parte, incluye a Navarrete en su proyecto ya que ha de participar al menos en la redacción de las biografías concretas de la que se va a denominar «Biblioteca Marítima».

Es el momento de referirnos a Juan Sans (o Sanz, o Sanç) de Barutell, de trayectoria también sorprendente. Un ilustrado e ilustre abogado, latinista y humanista, que en un momento determinado abandona su carrera y cambia radicalmente de vida, sentando plaza de guardiamarina, en la Compañía de Cartagena, el 11 de diciembre de 1781, cumpliendo él también con lucimiento en todos sus destinos y participando, hasta 1794, en varias expediciones navales. A partir de esa fecha le fueron encomendadas por el Gobierno diferentes investigaciones, así como la recopilación de documentos referentes a la historia de la Marina española, realizando una importante labor de transcripción y traducción.

Meticuloso, responsable, concienzudo, ahorrativo del caudal público hasta el extremo, no era partidario de extraer datos y documentación parcial, sino de transcribir los documentos íntegros, pese a las tentaciones de Vargas, que solo se centra en el dato, pero que reconoce en su compañero a un «benemérito y hábil oficial» a la par que «metódico» funcionario. La preservación documental en caso de desaparición del original y el respeto por una colección a través de los índices es la mayor preocupación de Sanz, a la que dedica un gran esfuerzo, por lo que recrimina a su colega: «No apruebo que V. m. extracte nada en esos archivos. Todos los documentos útiles para la historia de la Marina, a mi modo de entender, deberían copiarse. El extracto nunca es tan completo como el todo del instrumento y, a más, ni sirve para una colección diplomática, ni le conserva al original que queda en el archivo, en caso de un incendio, la vida» (46).

Es un auténtico y estricto notario sin pretensiones que seguirá un criterio propio a la hora de seleccionar los documentos relativos a la antigua Marina española, en que debe apoyarse una historia militar que, en cualquier caso, él no va a escribir. Vargas escoge el meollo y cómo y dónde va

(46) RAH, Ms. 9-6087, 41. Sanz de Barutell a Vargas. Barcelona, 20 de septiembre de 1800.

a utilizarlo él mismo, por lo que Sanz no tiene que dar tanta cuenta a la crítica externa. Es el archivero y, todo lo más, el redactor de informes, pero no el historiador.

Su vida transcurre un tanto gris, a diferencia de la del célebre y rumboso Vargas, y no se le conocen publicaciones famosas. Agobiado con cargas económicas y familiares que no tiene su compañero que, soltero y pudiente, puede permitirse el lujo de renunciar a un premio sustancioso de 10.000 reales obtenido por su trabajo *Servicios de Cádiz a España* (47). Razones que por una parte inducirán al catalán a pedir un ascenso en grado y emolumentos, pero sin conseguir más que el de teniente de navío, en que termina su vida militar. Vargas, al contrario, es brillante y un tanto caprichoso, como autor que va a ser del resultado, y para el que los papeles, los resúmenes y las fichas disminuyen su valor una vez utilizadas, de ahí que el orden importe menos mientras él sepa dónde y cómo utilizarlos.

En 1798 se ordena a Sanz desplazarse a Barcelona para recopilar toda la documentación del archivo de la Corona de Aragón referente a la Marina medieval, ya que es catalán y lingüista y domina el lemosín, como Antonio Capmany. Ambos marinos coinciden, con un principal beneficiado, Vargas. Barutell seguirá su destino en Simancas, donde se centrará en el reinado de los Austrias, culminando su trabajo en Madrid, de cuya Academia de la Historia será nombrado supernumerario. Su ubicación y sus necesidades determinarán su lealtad y su posterior ostracismo, accediendo a la función pública de manos de Mazarredo, en su equipo afrancesado, como archivero de la Secretaría del Despacho de Marina en 1809.

Vargas sigue su propia trayectoria de hombre para todo y el 1 de marzo de 1800 es comisionado para una misión histórico-política a San Sebastián, dedicando largos meses a investigar, recopilar datos y rendir informes para el Gobierno en Vascongadas y Navarra (48). Hasta febrero de 1804 no puede volver a Madrid, y al calor de su nombramiento como director de la Academia de la Historia, en concurrencia con su amigo Martínez Marina, en noviembre aprovecha para reclamar de nuevo los documentos recogidos por otros comisionados que, sumados al fruto de su prospección cartagenera, tarraconense y guipuzcoana, pretende que constituyan la cantera de su programa estrella (49).

(47) Junto a esa suma, recibiría una medalla de oro de tres onzas que conservaría de por vida, y la publicación de su trabajo *Servicios de Cádiz desde 1808 a 1816*, ya citado.

(48) A esta etapa corresponden los bancos de datos y trabajos sobre la *Vida de don Alonso de Ercilla*, con el análisis y comentario de su *Araucana*; la *Disertación histórica sobre el río Bidasoa con su plano*; un *Informe histórico-político de cuanto contiene el puerto de Pasajes, y sus incidencias desde el siglo XIII*; la *Disertación histórico-legal que prueba el legítimo y no alienado derecho de España a la posesión y pesquería de Terranova*; la *Vida de Juan Sebastián de Elcano*, y la *Vida de los tres generales Oquendos*, de las que las cinco últimas resultarían inéditas.

(49) Museo Naval, Ms. 2437, doc. 5. Informe de Martín Fernández de Navarrete sobre el legado de Vargas, 16 de agosto de 1823.

El ansiado plácet a su proyecto vital

En 1807, a los tres años de dirigir la Academia de la Historia, obtiene por fin Vargas todas las bendiciones para acometer, esta vez parece que en serio, la historia de la Marina, y publica un opúsculo en el que cuenta las vicisitudes de su proyecto y los argumentos de que se ha valido para obtenerlo, su ya citada *Importancia de la historia de la marina española*.

A meses del desastre de Trafalgar, que inevitablemente ha sumido a todo el Reino en una terrible depresión, con el recuerdo vivo de «los Churrucas y Galianos, por cuyo glorioso y reciente sacrificio vertemos lágrimas todavía», Vargas propone a Godoy reavivar el proyecto de una historia marítima «para vindicar á la nación» (50). Vargas Ponce es el artífice de la merecida referencia heroica a Trafalgar que no existe en Francia, cuyos oficiales se comportaron con parejo valor y entrega. Una vez aceptada finalmente su oferta en 1807, presenta al generalísimo Godoy un discurso a través del cual sabemos cómo fue esta. En ella se señalan tres aspectos. En primer lugar, la necesidad de que se escriba de una vez la historia de la Marina ya que, históricamente, España es la potencia con más razones para tener una historia de hechos puramente marítimos.

Porque Vargas es el hombre de las cifras a la hora de impresionar a los políticos, es moderno en estilo y en presentación, y se valdrá del rey del buril del momento, el grabador de cámara Fernando Selma, para ilustrar los retratos de sus biografiados en las obras que pueda publicar.

Invita al lector, en este caso a Godoy, a quien anima lisonjeramente a recrear el Almirantazgo (51), a figurarse dos grandes globos que representen el mundo que conocieron los antiguos y el que conocen los contemporáneos. El descubrimiento de América, vastísimo continente que equilibra el antiguo, duplicó el elemento del hombre y fue fruto de la Marina española, que por largo tiempo lo frecuentó exclusivamente, lo que parece negar el engañado o el incrédulo: «Ella ocasionó la mudanza más notable que jamás ha habido en las costumbres, en la industria, en el gobierno de los pueblos». Su historia merece ser contada, y el encargado de redactarla debe ser un profesional del mar que sea, a la par, historiador: «Poca pues ó ninguna utilidad y menos interés presentaría la historia de la marina, por copiosos que sean los materiales que puedan disfrutarse, por ordenados que se gocen, de no entregarlos á un marino» (52), descartando, por una parte, a sus compañeros de Academia que pretenden ser versados en todo y, por la otra, a los meros recopiladores de

(50) *Importancia de la historia de la Marina española...*, p. 47.

(51) Godoy aceptará la sugerencia ese mismo año como forma de dar un vuelco a la crisis originada por la derrota francoespañola en Trafalgar en 1805, apoyado por todo el cuerpo de Marina. Al poco tiempo de conseguir su propio nombramiento, sin embargo, sus proponentes se decepcionaron.

(52) Resulta un poco sorprendente y pretencioso, al conocer su escasa experiencia de navegación, verle argumentar: «El que no haya experimentado los vientos variables y tormentosos de la famosa Sierra-Leona cómo podrá hacer justicia a los que se batieron en ese medio».

datos o de documentos de la Armada. Un profesional que sea aceptado como maestro por aquellos a quienes va destinada la obra, ya que «cada combate particular, cada batalla, cada función de esquadras es una lección animada que únicamente puede dar la historia».

Como colofón, expone sus méritos literarios y su alta condición y garantía de académico para ser él el elegido, como lo había sido. Aún le quedaban quince años de vida y él pensaría que muchos más, el tiempo suficiente para acometer la obra.

Por lo tanto, elegido por el príncipe de la Paz, «se dispone a desempeñar tan honrosa y delicada labor». Pero se va por las ramas y lo primero que hace es traducir la voluminosa *Histoire générale de la Marine* de Jean-Baptiste Torchet de Boismélé, que considera modélica para sus pretensiones y que terminará en Madrid en 1810, para ir confeccionando a la vez un cronicón de hechos navales que debía servirle de guía y pauta en su *Historia*. Curiosamente, caprichosamente diría yo, empieza por lo que ha de rendir un fruto más inmediato: la redacción de las espléndidas biografías, que dado su número pensado inicialmente y el tiempo que requieren, resultaba impensable que la obra completa se pudiera terminar ni en varias vidas, por lo que dejaría inacabadas algunas, dedicadas a Mateo de Laya, Álvaro de Bazán, Miguel y Antonio de Oquendo y Juan Sebastián de Elcano. Aunque pensadas para su integración en la magna obra histórica sobre la Marina, son semblanzas vitales completas y no reducidas a las hazañas y vicisitudes marítimas, escritas con erudición y prosa llana y directa, completadas con abundante documentación y apéndices.

En 1807 finaliza e imprime la *Vida de don Pero Niño*, dedicada a su ya detestado Godoy, con el que ha tenido diversas diferencias, y al año siguiente, la biografía del marqués de la Victoria, especialmente remarcable (53). En ambos casos recurre a los archivos particulares de sus descendientes respectivos.

Los sucesos nacionales del Dos de Mayo le sorprenden en Madrid, y conforme la Administración usurpadora se va asentando, una amenaza de deportación a Francia se cierne sobre la cabeza de Vargas. Su salvación es José de Mazarredo, que inicia su colaboracionismo como director general de la Armada, y de la condición de arrestado domiciliar pasa a la de «juramentado».

En 1810 tiene terminada la biografía de Hugo de Moncada, para iniciar la colección Varones Ilustres de la Marina Española (54), y la presenta al gran

(53) *Vida de don Pero Niño, primer Conde de Buelna sacada de autores coetáneos (...)* por José de Vargas y Ponce, Imprenta Real, Madrid, 1807; *Vida de don Juan José Navarro, primer Marqués de la Victoria*, m. ed, m.l., 1808.

(54) Su manuscrito sería adquirido por la Biblioteca Nacional (BN), juntamente con la biografía coetánea de Pedro Navarro *Varones ilustres de la Marina española: vida de Hugo de Moncada sacada de autores coetáneos y documentos inéditos, por José de Vargas Ponce, censor de la Real Academia de la Historia* (1810), BN, Ms. 5921, y *Varones ilustres de la Marina española: vida de Pedro Navarro, conde de Oliveto sacada de memorias inéditas y autores coetáneos (...)*, por José de Vargas y Ponce, censor de la Real Academia de la Historia (1810), BN, Ms. 5920.



Don Juan José Navarro por Fernando Selma
(1752-1810)

Mazarredo, que la aprueba pero exige de Vargas un mayor compromiso político, más allá de pertenecer a la Junta de Instrucción Pública, a la que se había sumado llevado por su pasión por la enseñanza (55), exigiendo el ministro a los compiladores marinos la entrega de toda su documentación, a lo que se someten dócilmente Navarrete y Sanz pero no Vargas, en quien pesa más su patriotismo. Esto determinará la retirada del apoyo oficial y, de hecho, el fin del gran proyecto redactor y de buena parte del interés del propio autor por lo marítimo.

Aunque su colaboración con el régimen josefino fue menor y utilizada como medio de aplicar sus ideas pedagógicas reformistas, de hecho actuó de consejero, por lo que hubo de dar explicaciones en Cádiz en 1813, tras la liberación de Madrid,

saliendo limpio de su expediente de depuración (56), cuando ya había muerto Mazarredo.

Depuradas sus responsabilidades y reconocida su valía y popularidad, fue elegido diputado a Cortes en las circunstancias ya referidas, recibiendo el encargo de la Regencia de encabezar una nueva junta en Madrid acorde con sus últimas actividades: la Comisión de Instrucción Pública de las Cortes.

Le quedaban a José de Vargas aún ocho años de vida polifacética que pudo haber dedicado a su ya abandonado objetivo mayor, pero optó por variar de actividades.

La política, a la que accedió casi por azar en 1814 —él se reconocería en estas lides como «venido de Saturno» (57), pues obtuvo el sillón de diputado a Cortes por Madrid en el primer escrutinio, al fallar el titular y ser él suplen-

(55) Para el gobierno de José Napoleón I redactó en octubre de 1810 un «Informe para combatir el analfabetismo a través de las escuelas normales y primarias y de los ateneos».

(56) Sobre la etapa colaboracionista de Vargas y su expediente de depuración, son fundamentales dos trabajos: MARTÍNEZ NAVARRO, A.: «El reformismo pedagógico en la España de José Napoleón I. Las ideas del consejero don José de Vargas y Ponce», en *Bordón*, núm. 42, 1990, pp. 145-152, y GUILLÉN Y TATO: «La depuración de don José de Vargas Ponce en 1813», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. CXXX, 1952, pp. 391-406.

(57) «Dícese por muy cierto que él decía que había bajado de Saturno para ser diputado». GONZÁLEZ AZAOLA, Gregorio: *Condiciones y semblanzas de los diputados a Cortes para la legislatura de 1820 y 1821*. Imp. Juan Ramos, Madrid, 1821, pp. 69-71.

te—, sería su ocupación principal, junto con los encargos académicos, los informes, las censuras, los proyectos...

Una vez en Madrid, y elegido ya director de la Academia de la Historia, fue nombrado en marzo de 1814 miembro asimismo de la Española, pero al regresar a España Fernando VII se inició una purga de elementos liberales, presenciando el 10 de mayo de ese año el allanamiento y ocupación de dicha sede académica por parte de las autoridades gubernativas, así como la detención de varios de sus compañeros académicos (Villanueva, Quintana, Martínez de la Rosa, Gallego y Cepero...) de conocida fe liberal, logrando Vargas escapar y ocultarse momentáneamente para ser confinado a la postre en Sevilla, aunque con libertad suficiente para trabajar e investigar en el Archivo de Indias y recibir homenajes a su trabajo.

El triunfo de la revolución de Riego en 1820 determinó, como sabemos, la recuperación de las funciones políticas perdidas por el año que le quedaba de existencia, emitiendo dictámenes sobre el Almirantazgo, sobre la creación de un archivo nacional y sobre la ilustración del Reino, y la citada diatriba contra la institución del Mayorazgo. En los últimos tiempos formó parte de las Comisiones de Instrucción Pública, División Territorial, Marina, Pesos y Medidas y Bellas Artes de las Cortes. Sus últimas intervenciones y debates fueron los que siguieron a su presentación, en la sesión extraordinaria de 28 de septiembre de 1820, de un plan sobre instrucción pública, formado en tiempos de Campomanes, cuando era joven y ya se preocupaba sobre este tema.

Autorizado a vivir en la Casa de la Panadería de la Plaza Mayor madrileña, sede desde 1775 de la Real Academia de la Historia y donde permanecería todo un siglo, lo haría rodeado del archivo y de sus propios papeles en una de las estancias de su planta noble, con los techos decorados con pinturas al temple de Claudio Coello y José Ximénez Donoso, que habían conseguido salvarse del pavoroso incendio de 1790, tercero de los que había sufrido la Plaza Mayor desde su erección.

El martes 6 de febrero, a las 21.15, «quebrantadas sus fuerzas por la aplicación á bastantes comisiones» (58), fallecía en esta casa José de Vargas y Ponce, que contaba al morir sesenta años y ocho meses, aunque en el asiento parroquial de San Ginés aparece erróneamente como «de setenta años de edad» (59). El sepelio tuvo lugar al día siguiente, el 7 de febrero de 1821, mientras se producía en Madrid la sofocada sublevación de la Guardia de Corps, que anunciaba nuevos tiempos convulsos. El solemne funeral tuvo lugar en el citado templo, en la próxima calle del Arenal. El *Diario Constitucional Político y Mercantil* de Barcelona de 2 de abril de 1821 le definía como un triunfador «a quien tanto deben la patria, las ciencias y la bella literatura (...) fallecido en medio de la más alta consideración que se puede gozar sobre la tierra, encargado de los destinos de sus conciudadanos».

(58) CAMBIASO Y VERDES, p. 241.

(59) Iglesia parroquial de San Ginés de Arlés, libro XX de difuntos correspondiente a 1821, f. 198v.

Breve análisis y vicisitudes de su legado documental

Vargas dejó a su muerte gran cantidad de manuscritos, acabados y sin acabar, y apuntes que abarcaban desde la poesía y la comedia hasta la investigación histórica o la arqueología, y desde el informe erudito a la sátira festiva. El conjunto de su obra completada alcanza los 140 trabajos, de los que llegó a ver impresos en vida veintiséis.

Batiburrillo desordenado de originales, transcripciones y notas, «apuntes (...) escritas en sobres de cartas, en fragmentos menores en papel, hechas con tanta rapidez y tal número de abreviaturas, [que] difícilmente descifraría él mismo», en opinión de Cesáreo Fernández Duro (60). Porque a Vargas todo le distrae, todo le interesa en perjuicio del objetivo principal, y recoge en los archivos de todo, ese popurrí de esquelitas, de resúmenes, de datos preciosos, que son los que va a necesitar en su redacción. En los manuscritos de los pocos de sus libros que verían la luz y que se conservan en la Biblioteca Nacional pueden verse los recortes de notas pegadas a los bordes, destinadas a última hora al editor y que sobresalen del corte de la hoja. Sus colecciones documentales incluyen, más que transcripciones, extractos. Para una mente tan amplia y para tal hambre de conocimiento, todo es útil o podrá serlo en el futuro; todo tendrá encaje en uno u otro trabajo.

Sus papeles dispersos son muchos, escritos «por cumplimiento de su comisión que se la había conferido, y por estímulo de sus aficiones» (61), pero las colecciones documentales propiamente dichas, que es lo que principalmente nos ocupa, son dos y de enorme interés histórico. La primera, compuesta actualmente por 68 volúmenes, carece del método y la unidad formal de la de Navarrete, como expresión de tan diverso contraste de caracteres y en la que se entremezclan títulos, protocolos y cédulas originales con copias, cartas y recortes aprovechados, algunos en tal mal estado que a Fernández Duro le parecen «encajes de Flandes». Por razones poco claras, está subdividida en dos, una con numeración romana y otra con numeración árabe, además de otros documentos dispersos agregados a ella. Se conserva en el Museo Naval.

Fernández de Navarrete, conocedor de que buena parte de los documentos de la Colección Vargas que permanecían en la Academia eran producto de otros investigadores, incluido él mismo, o de encargos subvencionados por la Armada, hizo un expurgo entre ellos y, autorizado por aquella, entregó los que consideró oportuno al Archivo de la Secretaría de Marina, de donde pasaron al Depósito Hidrográfico. Con motivo de que el edificio que lo contenía pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes en 1935, el capitán de corbeta Julio Guillén, director del Museo Naval madrileño, consi-

(60) FERNÁNDEZ DURO: *Disquisiciones náuticas*. Libro IV: *Los ojos en el cielo*. Madrid, 1879, p. 396.

(61) *Ibidem*.

guió para este casi la totalidad de estos fondos, incluidos los papeles de Vargas (62), cuyo catálogo redactarían Pilar San Pío y Carmen Zamarrón en 1979 (63).

La segunda, bastante similar, la componen otros 58 volúmenes. Pertenece a la Academia de la Historia por disposición de su hermano supérstite y heredero, Manuel de Vargas y Ponce. Su publicación y análisis corresponde a Juan Manuel Abascal y Rosario Cebrián, como ya se ha indicado.

Azaola, el publicista, afirmó de José de Vargas Ponce: «Aunque no surcó mares, fue marino. Pero ¿qué importa que no los surcase cuando en cambio de ellos tuvo el valor de embarcarse en cuantos archivos y bibliotecas llegaron a su noticia?». No creo que esa semblanza le hubiese gustado (64). Aunque no consiguiese su propósito final, nosotros nos descubrimos ante un gran historiador, el padre —padre putativo si se quiere— de la historia de la Marina española en su conjunto.

(62) VIGÓN, Ana M.ª: «Los manuscritos del Museo Naval», en *Revista General de Marina*, núm. 5, 1984, pp. 65-75.

(63) *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*. Museo Naval, Madrid, 1979.

(64) GONZÁLEZ AZAOLA, p. 71.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

EL CAPITÁN DE NAVÍO DON CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de Navío (R)

El laureado capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, un ilustre marino de tierra adentro, de Zamora capital, es el eslabón principal de los vínculos existentes entre «la bien cercada ciudad» y la Armada y gracias a ellos el principal historiador de nuestro pasado naval, que permanece en el candelero pues periódicamente se promueven actos para ensalzar su egregia figura.

Esa relación entre la Marina y Zamora es añeja, viene de lejos, pues ya hace varias décadas que la Armada, además de tener una presencia ciudadana —tanto en el callejero como en varios monumentos—, se viene relacionando con dos de las instituciones más señeras de Zamora: la Cofradía del Santo Entierro y la de los Caballeros Cubicularios.

En la década de los sesenta, se inauguró el monumento a don Cesáreo precisamente en la plaza de Fernández Duro, ubicada en el centro de la ciudad, en su calle principal, la de Santa Clara.

En noviembre de 1978, en el salón de sesiones de la Diputación Provincial, se entregaron los Premios Virgen del Carmen de aquel año (de Libros, de Periodismo, de Poesía y de Juventud Marinera).

Tres años después, en 1981, se celebró en Zamora el III Día del Mar. Años más tarde, en 1988, Zamora quiso consolidar sus lazos con la Armada, dedicándole, con el nombre de plaza de la Marina Española, uno de sus más bellos parajes urbanos. En aquella ocasión, la Armada donó un ancla con un ramal de cadena, la cual, junto a un risco de las serranías leonesas, quería simbolizar esta unión entrañable, la de la Armada con Zamora, en forma de un sencillo monumento en el centro de la plaza (véase pag. 53).

Hace once años se celebró una exposición montada por la Armada en el Palacio de la Alhóndiga, organizada para conmemorar el 25 aniversario del hermanamiento entre Zamora y la Armada.

En junio de 2015, la Armada y los Caballeros Cubicularios organizaron una serie de actos de homenaje a Fernández Duro que fueron presididos por el AJEMA. Un año después, ambas instituciones organizaron la exposición «Cesáreo Fernández Duro, eminente zamorano, marino e historiador» en la iglesia de la Encarnación, en el palacio de la Diputación zamorana

¿De dónde vienen esos amores que, además de ser correspondidos, se refuerzan con el paso del tiempo?



Quizá vengan de su secular empeño de hacer el Duero navegable. Acaso porque tiene el mar interior más grande de España: el lago de Sanabria, o porque tanto marinos como zamoranos tienen una especial predilección por la sopa de ajo.

Si echamos la vista atrás, tenemos que Zamora fue la cuna de Fernando III el Santo —la mayoría de los historiadores la sitúan en la localidad zamorana de Valparaíso—, el rey creador de la Marina castellana y de la dignidad de Almirante Mayor de Castilla. Si avanzamos un par de siglos, nos encontramos que, en 1580, Francisco de Bobadilla crea en Zamora y con sus gentes el Tercio Viejo de Zamora o Tercio de Bobadilla, que embarcaría en las galeras de don Álvaro de Bazán para la campaña

victoriosa de las Azores. Y en la Gran Armada o Invencible Bobadilla fue el maestre de campo general de todas las tropas embarcadas.

Con la llegada de los Borbones, los Tercios se convirtieron en Regimientos, y así, aquella unidad se convirtió en el Regimiento de Zamora núm. 8, con una gran vocación expedicionaria, interviniendo en varias campañas en ultramar. También compartió acuartelamiento con la Infantería de Marina en el Cuartel de Dolores, en Ferrol, y la última vez que lo vimos embarcado fue en el buque *Castillo Peñafiel*, en las postrimerías de la guerra civil del 36, saliendo mejor parado que su compañero *Castillo de Olite*, hundido en la entrada del puerto de Cartagena.

Pero de lo que no hay duda, y quizá sea la razón principal, es que Zamora a lo largo de la historia ha dado a la Armada insignes marinos de todos los empleos y categorías, desde almirantes hasta modestos y recios cabos de mar. Uno que empezó por el escalón más bajo fue Pablo Morillo y Morillo, nacido en Fuentesecas y que alcanzó el empleo de teniente general. En su primera juventud se dedicó al pastoreo y a los trece años se alistó en la Armada como soldado de los Batallones de Marina. Estuvo embarcado en los sitios de Tolón y Rosas y ya de sargento participó en las batallas de San Vicente y Trafalgar, a bordo del navío *San Ildefonso*. Luchó con los Batallones de Marina en la batalla de Bailén, donde se distinguió y fue promovido a teniente, integrándose en el Ejército de Tierra, donde alcanzó una bien merecida fama. En 2010, Zamora inauguró en el parque de las Viñas una estatua en su honor, que fue donada por cinco Reales Academias: la de la Historia, la de Medicina, la de Física y Naturales, la de Ciencias Exactas, y la de Bellas Artes de San Fernando.

Y por tener, Zamora ha tenido a un ministro de Marina, Santiago Alba Bonifaz, que después de estrenarse con la cartera de Marina, ocupó dos o tres más, siendo además presidente del Congreso, cargo en el que cesó a la llegada del gobierno del Frente Popular.



Pero el ejemplo más relevante lo tenemos en ese gran zamorano que fue don Cesáreo Fernández Duro. Otro insigne marino zamorano, el

contralmirante don Jesús Salgado Alba, escribió hace treinta años que no creía que exista ni haya existido en ninguna Marina del mundo un oficial que a lo largo de su vida haya conseguido estas cuatro cosas:

- ganar en combate la más alta condecoración de guerra de su patria;
- participar activamente en cuatro campañas de guerra a bordo de varios buques y al mando de dos de ellos;
- ser el más insigne, prolífico, profundo y brillante historiador de la Marina de su nación,
- y ser varias veces académico en las instituciones de máximo prestigio científico y cultural de su país.

Pues bien, la Armada sí que cuenta con esa prodigiosa figura histórica: el capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, que nació el 25 de febrero de 1830 en Zamora, ciudad donde habían nacido y vivido sus padres y abuelos, quien en 1845 se presentó en el Colegio Naval Militar de San Fernando, recién inaugurado, para sentar plaza en la novísima categoría de aspirante de Marina en la 1.^a promoción. El Colegio Naval duró hasta 1848 para dar paso a la Escuela Naval Flotante a bordo de la fragata *Asturias*, surta en aguas de Ferrol.

Don Cesáreo permaneció dos años en el Colegio Naval de la Población Militar de San Carlos y, promovido a guardiamarina, fue destinado a la fragata *Isabel II*, el primer buque de la Armada movido a vapor, construido en Inglaterra, por lo que toda la descripción de dicho buque estaba, naturalmente, en inglés, lo que fue eficazmente aprovechado por el joven guardiamarina para iniciarse en ese idioma, que posteriormente llegó a dominar, como también el francés, lo que le permitió, a lo largo de su carrera, desempeñar importantes misiones diplomáticas.

La *Isabel II* estaba encuadrada en las Fuerzas Navales del Cantábrico, en plena guerra carlista, y su misión era el bloqueo de los puertos carlistas en las Vascongadas para impedir el contrabando de armas y proporcionar protección al tráfico marítimo liberal en el Cantábrico. Su primer destino de embarque fue pues de guerra, como ocurrirá en casi todos sus destinos a flote.



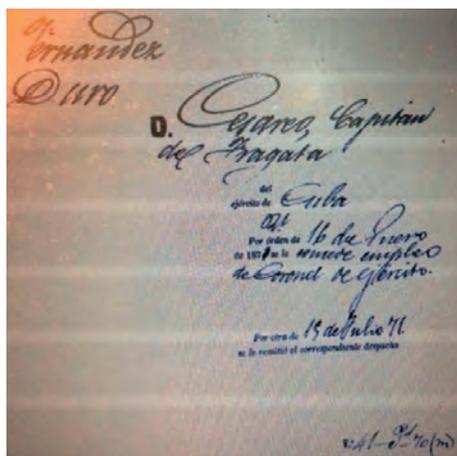
Otra escena del asalto a Joló (Museo Naval, Álbum Fernández Duro 7, 269)

El segundo destino a bordo fue en el vetusto navío *Soberano*, un impresionante salto atrás en la historia marítima. Del buque más moderno pasó a uno botado en Ferrol hacía noventa años. El mismo Fernández Duro escribiría con asombro en su *Historia de la Marina* que llegó, en plena vida operativa, hasta cumplir noventa y seis años, y a esa edad aguantó sin inmutarse un pavoroso ciclón tropical en aguas del Caribe.

Después de un corto destino en la corbeta *Villa de Bilbao*, pasó al bergantín *Ligero*, basado en Filipinas, donde iba a alcanzar gloria y fama en victorioso y empeñado combate. En 1851, el bergantín efectuó en la bahía de Joló un desembarco fulminante sobre la fortaleza que servía de guarida a los piratas moros, que venían atacando salvajemente la navegación entre las islas y asolando sus poblados. El combate fue feroz, y el asalto, cuerpo a cuerpo. El guardiamarina Fernández Duro se ganó allí la Cruz de San Fernando, la Laureada, entrando así en la historia por la puerta grande y espada en mano.

De regreso a la Península, fue ascendido a guardiamarina de 1.^a y ocupó su primer destino náutico-científico, la Comisión Hidrográfica de Canarias, en la que sobresalió como competente científico. Ya debió de apuntar buenas muestras de cultura y talento para ser nombrado miembro de honor de la Academia de Bellas Artes de Santa Cruz de Tenerife, distinción rara tanto por su edad como por su categoría militar.

Ya alférez de navío fue destinado como profesor de navegación al Colegio Naval, donde escribió el *Tratado de cosmografía*. Dos años y medio permaneció en ese destino, en el que cesó al ser ascendido a teniente de navío y nombrado para el primer mando de mar, el transporte de guerra *Ferrol*, barco construido aquel mismo año en Inglaterra para combatir en la guerra de África, aquella guerra relámpago que culminó en la batalla de Castillejos. El vapor de guerra *Ferrol* realizó misiones de desembarco y de apoyo a la fuerza en la zona de combate, con notable precisión y éxito, lo que le valió, por méritos de guerra, una segunda destacada condecoración, la Diadema Real de Marina, que vendría a ser lo que hoy es la Medalla Naval.



De la guerra de África, el *Ferrol* pasó a tomar parte en otro conflicto armado de los que con tanta profusión se le presentaron a España en el convulso siglo XIX: la intervención en México. La situación caótica que padecía aquella nación hizo que España, Francia e Inglaterra enviaran una expedición conjunta para imponer la paz y defender los intereses de sus respectivas naciones.

La expedición española fue mandada por el general Prim y contaba con una fuerza de desembarco de 7.000 hombres, siendo el *Ferrol* uno de los transportes de ataque que participaron con notable acierto en la romántica aventura, aureolada por la desgraciada figura de un antiguo oficial de Marina: Maximiliano de Austria.

Tras una breve estancia en Cuba y en el Ministerio de Marina, y siendo ya capitán de corbeta, regresó a Cuba y fue nombrado secretario del gobierno de la isla, bajo las órdenes del general Caballero de Rodas. Allí tomó el mando de tropas del Ejército y acompañó al general en las acciones de Camagüey, Matanzas y Cárdenas, frente a los insurrectos del famoso «grito de Yara».

Por méritos de guerra contraídos en esa campaña, fue nombrado coronel del Ejército (véase ilustración en esta misma página), sin dejar de ser capitán de fragata de la Armada, pues aunque parezca increíble, esas cosas ocurrían en el desbarajuste orgánico-militar de nuestro desquiciado siglo XIX.

En esta confusa situación, en el año 1875, contando don Cesáreo cuarenta y cinco años, en pleno caos institucional creado por la I República, con las subsiguientes sublevaciones cantonales y una nueva guerra carlista en el Norte, se produce uno de tantos y tan arbitrarios «reajustes de escala» y el capitán de fragata Fernández Duro es pasado a la reserva con el empleo de capitán de navío.

Pero don Alfonso XII, recién proclamado rey de España por el general Martínez Campos, llamó a nuestro personaje, cuya fama le era conocida, y le



nombró su ayudante, y como tal acompañó al monarca en el frente del Norte, donde se combatía con los carlistas.

Al cesar como ayudante del rey, finalizó su carrera naval, pero continuó con redoblado entusiasmo su carrera de científico, de historiador y de diplomático al servicio de España.

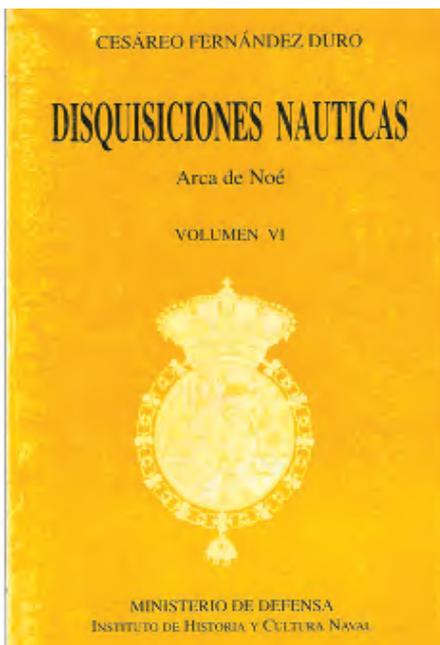
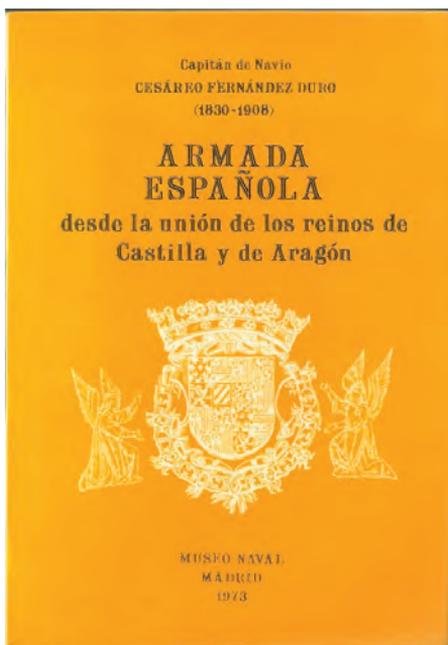
Así, fue nombrado presidente de la comisión que, en unión de otra marroquí, debía señalar el emplazamiento de Santa Cruz de Mar Pequeña, más tarde Ifni, que nos había sido

concedida a perpetuidad por el tratado de Wad-Ras y que en realidad recreaba el fuerte español levantado a finales del siglo XV, como consecuencia de la conquista de Canarias. Medio siglo después se perdió aquella posesión, y con ella el recuerdo de su emplazamiento. El derecho a la ocupación del nuevo emplazamiento de la antigua pesquería —que fue fijado por don Cesáreo en contra de la opinión fundamentada de su compañero don Pelayo Alcalá Galiano— no se realizó hasta 1934, en plena II República, por el coronel Capaz.

Su renombre hizo también que se le nombrara para la determinación de límites entre Colombia y Venezuela, y poco después, presidente de la comisión de París para el tratado de límites en la costa occidental de África y golfo de Guinea.

La vida de nuestro protagonista se divide por mitad entre el servicio a la Marina de Guerra y el tardío despertar de la vocación de historiador. Y cuando pasó a la reserva y pudo establecerse definitivamente en Madrid, se consagró con pasión desbordada al cultivo de la Historia y de manera muy particular a la marítima, iniciando una exhaustiva recopilación de fuentes documentales, datos y pormenores con objeto de escribir una historia de la Armada. Así, entre 1895 y 1903 fueron apareciendo, uno tras otro, los nueve volúmenes de la imponderable *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, que arranca con el reinado de los Reyes Católicos para concluir con la muerte de Fernando VII. Nadie, ni antes ni después, se ha atrevido a acometer una empresa de tanta envergadura. Esa obra conserva, todavía hoy, su lozanía y actualidad y es referencia imprescindible para todos los historiadores y amantes de nuestro pasado naval.

Otra obra fundamental, escrita con anterioridad, fue *La Marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición con la Armada Española (1140-1492)*, de la que en 1995 se hizo una edición facsimilar patrocinada por la Diputación de Zamora y en cuya presentación, a cargo del presidente de dicha institución, se dice «darse la feliz circunstancia de ser la realización del primer proyecto común entre la Diputación de Zamora y el Instituto de Historia y Cultura Naval»



Pero antes, don Cesáreo ya había publicado una serie de libros y artículos sobre historia marítima. Entre ellos cabe destacar *Disquisiciones náuticas*, publicada en seis volúmenes y que es un auténtico repertorio de acontecimientos memorables, sucesos, anécdotas, leyendas, tradiciones, etc., revelándose como un concienzudo historiador, exteriorizando de paso la profundidad de sus conocimientos en arqueología, arquitectura naval, numismática, iconografía, etc. Fue traducida al alemán y constituye una verdadera enciclopedia de cultura naval.

También escribió otras tres obras de gran importancia: *La Armada Invencible*, *La conquista de las Azores*, en la que resalta la figura de Álvaro de Bazán, y *El desastre de los Gelves*, cuya derrota considera de mayor trascendencia que el fracaso de la Invencible.

Pero la gran batalla, a la que dedicó permanentes esfuerzos durante toda su vida, fue la revisión histórica del descubrimiento de América. Hasta Fernández Duro, el mundo admitió como verdadera la llamada versión tradicional del Descubrimiento, amañada crónica rabiosamente hispanófoba en la que todos los laureles, todos los honores y todas las glorias del Descubrimiento se depositan en torno a Cristóbal Colón, y en contraste, para hacer más vivo el contraluz, todos los errores, las incomprensiones e incluso las crueldades se cargaban sobre España.

Don Cesáreo perseveró en revisar y reivindicar para España la gloria que le correspondía en la empresa del Descubrimiento, concentrándose en combatir la obra del conde Roselly de Lorgues.

El citado conde, católico integrista, se convirtió en el gran paladín del Descubridor, apoyando la campaña del obispo de Burdeos y de otros prelados italianos para promover la beatificación de Cristóbal Colón, mostrándolo como enviado de Dios para salvar a la mitad del mundo, transformándole en un héroe adornado de todo tipo de virtudes y sobre quien hace recaer toda la gloria del Descubrimiento. Para ello, no dudó en dirigir sus improperios contra un buen número de españoles, que en su opinión cometieron toda clase de errores, crueldades y villanías en relación con Colón y la epopeya americana, especialmente el Rey Católico, los hermanos Pinzón, fray Pérez de la Rábida, el obispo Fonseca, etc.

Fernández Duro atacó el problema a fondo, iniciándolo con el análisis y crítica de los llamados pleitos colombinos, origen del amago histórico antiespañol, publicando una serie de estudios sobre el tema, entre otros: *Nebulosa de Colón; Colección de Documentos inéditos relativos al Descubrimiento; Colón y los Pinzones; Colón y la historia póstuma; Pinzón en el Descubrimiento de las Indias; Los grillos de Colón*, etc.

Con ello, no solo rebatió las ideas del conde de Roselly, sino que, pasando a la ofensiva, demostró cómo el Descubridor, cuya gloria nadie discute, también estuvo sujeto a flaquezas y defectos.

Como colofón, y en su vertiente americanista, Fernández Duro fue el impulsor de los actos destinados a conmemorar, en 1892, el IV Centenario del Descubrimiento, empeñándose en sacudir la conciencia nacional para que se dedicase a tal efeméride la atención que merece el acontecimiento más grande de la historia de España, debiéndose a su empeño el que la Armada construyera una reproducción de la nao *Santa María*, que él proyectó y que, construida en La Carraca, cruzó el Atlántico hasta Chicago, mandada por el capitán de navío Concas.

Se han escrito muchos artículos y trabajos sobre el Fernández Duro historiador, y otros resaltando su faceta de geógrafo, africanista y americanista. Pero por razones de tiempo nos limitaremos a señalar los cargos que ostentó en diversas academias e instituciones nacionales y extranjeras: académico de número de la Real de la Historia; fundador-presidente de la Real Sociedad Geográfica; secretario del Consejo Internacional de Americanistas; académico de la Sociedad Colombina Onubense; académico correspondiente de la Historia y Filosofía de Ohio; académico de la de Bellas Artes.

Y el cargo que más apreciaba: secretario perpetuo de la Real de la Historia. Nuestro protagonista sintió por su patria chica, Zamora, un amor apasionado. Esta encomiable circunstancia le movió a recoger datos y pormenores relacionados con la capital y las comarcas. Después se consagró, con su erudita pluma, a la exaltación de su glorioso pasado. Los estudios más importantes son: *Memorias históricas de la ciudad de Zamora, su provincia y obispado; Bibliografía del cerco de Zamora; Romancero de Zamora: Precedido de un estudio del cerco que puso a la ciudad don Sancho el Fuerte; Pedro Mato y la Gobierna; Colección bibliográfica-biográfica de noticias referentes a la provincia de Zamora o materiales para su historia*, que fue premio de la

Biblioteca Nacional. Don Cesáreo murió en Madrid el 5 de junio de 1908, en su casa de la calle de las Salesas 3 (hoy Conde de Xiquena), casi esquina con la calle del Almirante, que es prolongación de la calle Gravina y muy cerca de la del Marqués de la Ensenada.

Falleció a los setenta y ocho años, después de varios meses enfermo en cama. Cuando su estado se agravó, solicitó recibir el Santo Viático, y para ello pidió su uniforme de gala, con levita y cuello duro. Hizo colocar en un altar a la Virgen marinera, la Virgen del Carmen, que había llevado siempre en su camarote.

Lo sublime de sus postreros instantes y la dramática escena consiguiente los relató en su nota necrológica el marino Pedro Novo y Colson en la revista *Vida Marítima*: «... las circunstancias que rodearon sus últimos momentos y el fallecimiento de su viuda sobre el féretro mismo de su esposo, no han podido ser más conmovedores, pues recibió los últimos Sacramentos vestido con su uniforme de gala, y todavía caliente su cadáver, diríase que tuvo el consuelo de recibir el de su noble dama que compartió su existencia con él y que cayó muerta, transida de dolor sobre sus inanimados restos».

Recibió sepultura en la Sacramental de San Lorenzo, de Madrid. En 1963, sus restos fueron exhumados y trasladados a San Fernando. Durante el viaje hicieron noche en el palacio de Viso del Marqués. Al llegar a la Isla de León, se instaló la capilla ardiente en el Cuartel de Instrucción de Marinería, celebrándose al día siguiente el solemne traslado de los restos, en un armón del cañon de un trozo de desembarco, al Panteón de Marineros Ilustres.

Además de las autoridades de la Armada, asistieron a la ceremonia representaciones de las Academias de la Historia, de Bellas Artes, Jerezana de San Dionisio, Hispano-Americana de Cádiz y de San Romualdo de San Fernando. En la presidencia familiar estuvieron sus nietos don César y don Gonzalo de la Torre de Trassierra Fernández Duro, pronunciando el panegírico don César, quien, entre otras cosas, dijo: «Cerca de 400 obras fue su aportación científica y literaria, y causa sorpresa y admiración pensar cómo fue posible realizar esta obra con los medios de entonces, sin máquinas de escribir, ni mecanógrafos, que había de unirse a su labor científica y de acopio de documentación en archivos. Nunca tuvo elementos auxiliares, hoy tan frecuentes, y su labor, por tanto, fue enteramente suya del principio hasta el fin, incluyendo las ilustraciones que acompañaba, bien a plumilla o en acuarelas admirables».

Hemos visto, muy a grandes rasgos, cómo la figura del laureado capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, con la espada en una mano y la pluma en la otra, luchó y batalló, venció y convenció en esa brega continua que hizo de su vida un tenaz esfuerzo para gloria de su patria grande, de su patria chica y de los mares hispánicos.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL actualiza periódicamente la lista de suscriptores, actualización que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de los datos de nuestro archivo. Con este motivo, apelamos a la amabilidad de nuestros suscriptores para que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén realizando cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o de domicilio. Hacemos notar que, cuando la dirección de envío corresponda a un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no solo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta, para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28071 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de Mena 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27
Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

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).

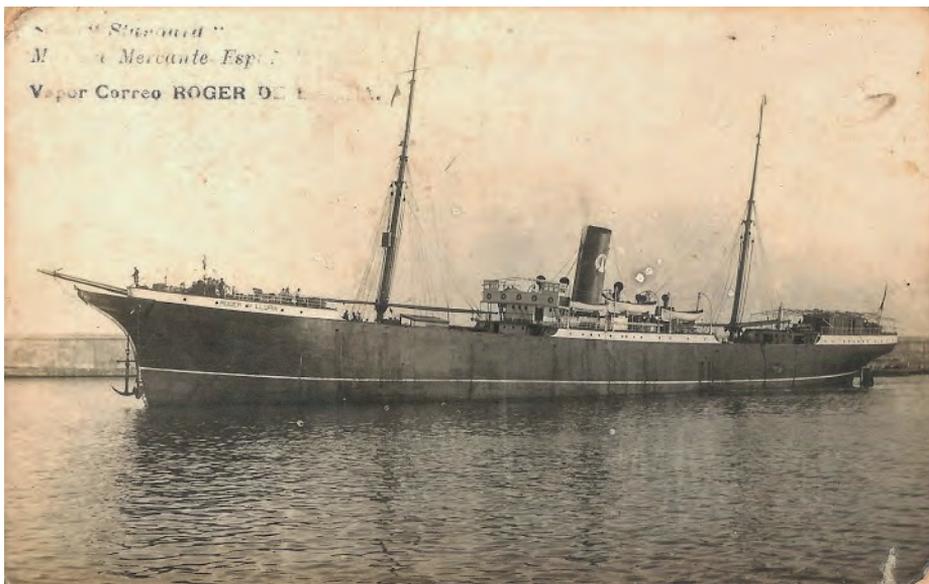
El capitán de corbeta Martos fue relevado por el del mismo empleo don Sebastián A. Gómez y Rodríguez de Arias, el cual, al desembarcar Guillén para el *Almirante Lobo*, el 13 de julio de 1920 (20) anotó:

«... 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».

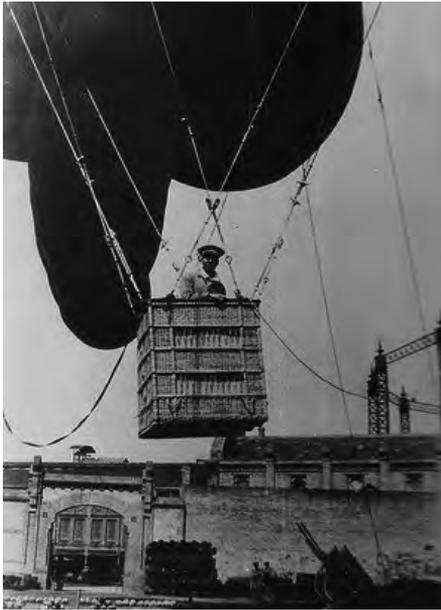
En el transporte *Almirante Lobo* (22) demostró tal humanidad y especial trato con la gente, que los marineros se referían a él como «nuestro padre». En este buque, Guillén visitó puertos españoles y europeos como Hamburgo, Southampton y Ámsterdam.

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).

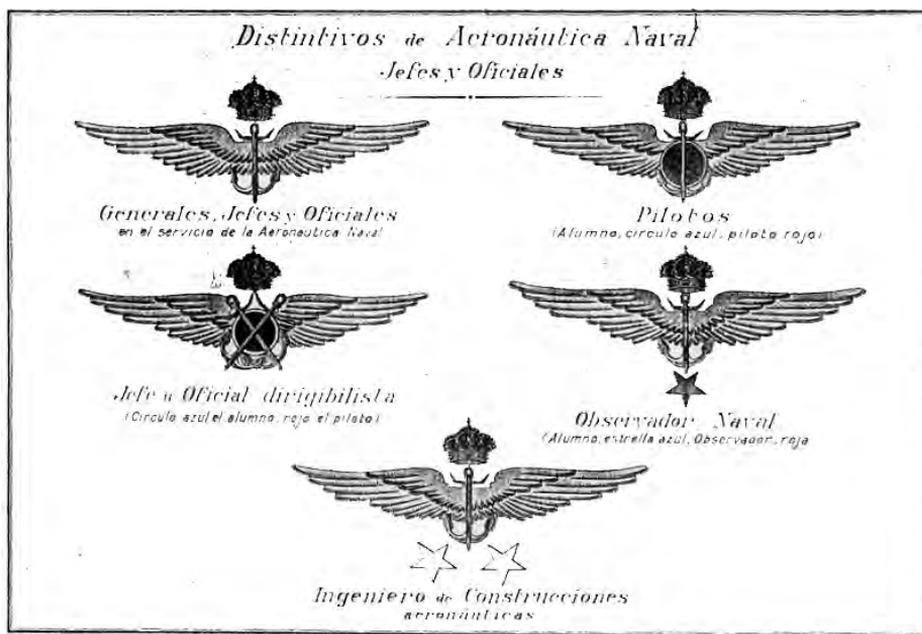
También figura en su hoja anual de servicios de 1921 que desempeñó una comisión de servicio en París, de veintiún días de duración, para visitar la VII Exposición Aeronáutica Internacional, comisión a la que sacará la Marina mucho jugo pues, a partir de ella, don Julio se convertirá en diseñador y montador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

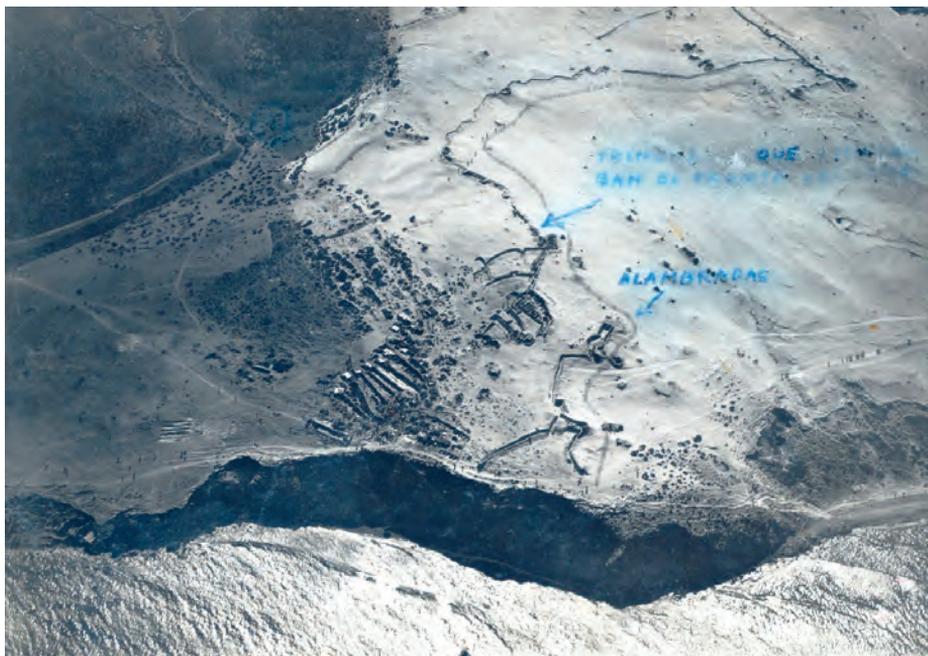
Durante el primer curso de la Escuela de Guerra Naval (07/10/1925-16/09/1926) (45) se programaron seis conferencias sobre la Aeronáutica

(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.



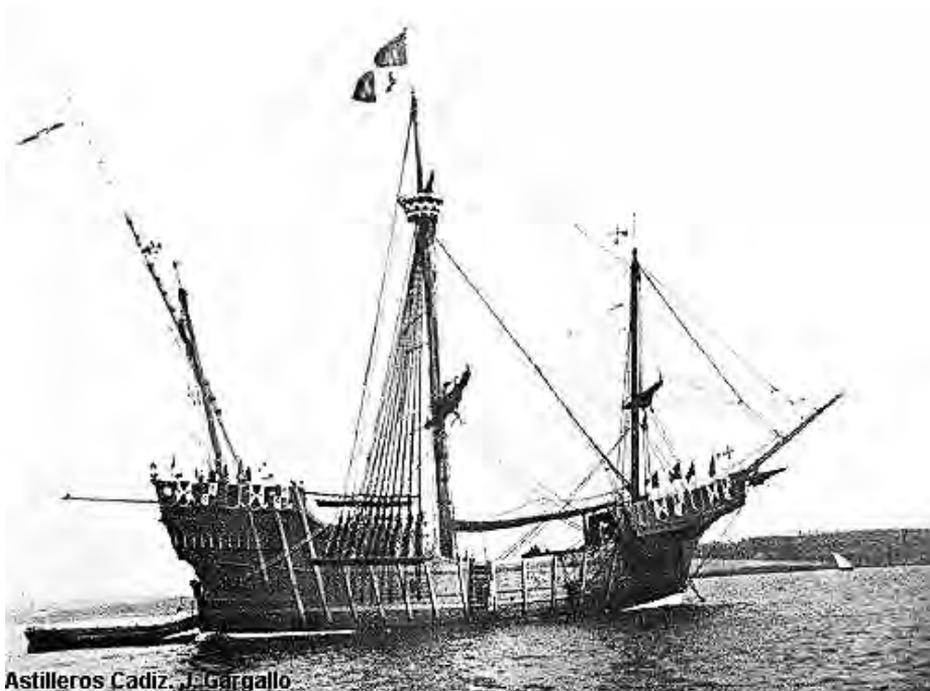
La *Santa María* en gradas (Astilleros de Cádiz. Foto: J. Gallardo)

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, enfascado 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. Sirot (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 unguido 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.

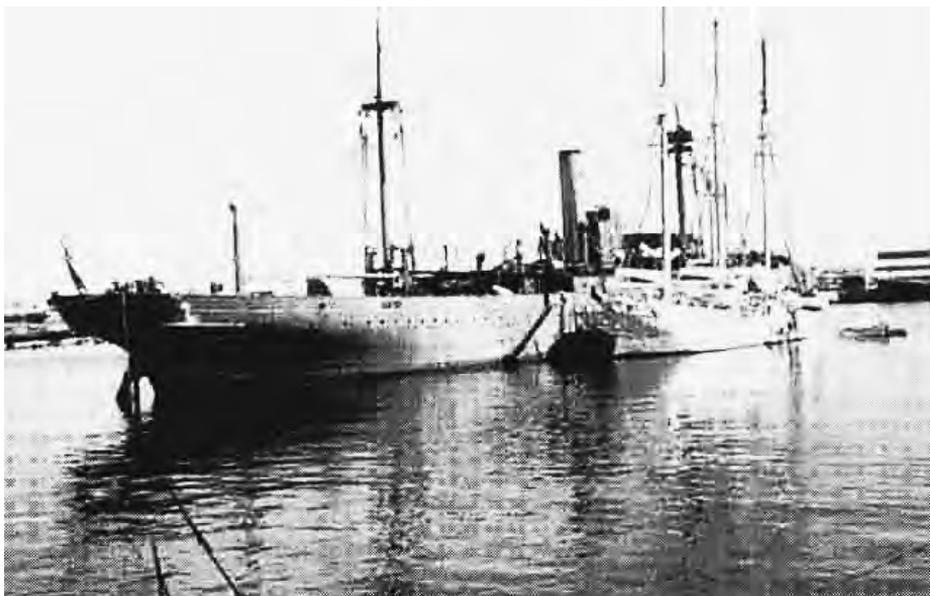
(62) Exdiputado a Cortes, pedagogo y escritor (La Palma del Condado, 1872-[¿?], 1940).

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 Queipo 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 llevaran 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.

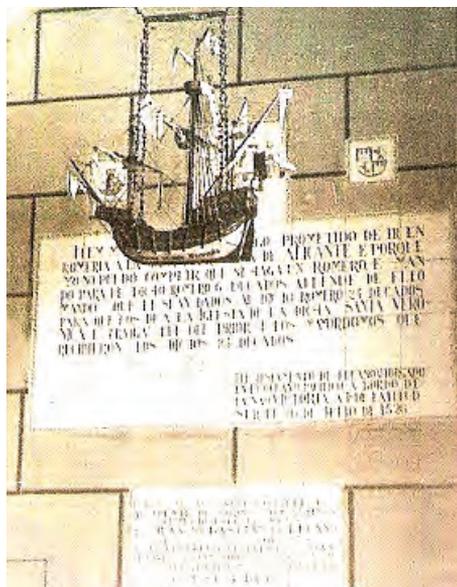
Duro, que lo fue entre el 9 de diciembre de 1898 y el 5 de junio de 1908, en que falleció.

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.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:
Enviar un correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación (si diferente a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a: **publicaciones.venta@oc.mde.es** el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

*Dirección de envío:
(sólo si es distinta a la anterior)*

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



Publicaciones de Defensa
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)
publicaciones.venta@oc.mde.es

JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO: GUARDIÁN DE LAS ESENCIAS

José CERVERA PERY
Correspondiente de la Real Academia de la Historia

Voy a irrumpir —siquiera sucintamente— en la vida y la obra de un hombre excepcional, un marino ejemplar que cierra el círculo de los historiadores navales, cuyos logros y objetivos han sido analizados y pormenorizados a lo largo de estas jornadas: el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, cariñosamente conocido entre la legión de admiradores, en cuya vanguardia me integro, como «Sisiño».

Si los nombres de los protagonistas del programa hubieran asumido la exigencia de la adjetivación, yo no hubiera dudado un momento en calificar a José Ignacio como «guardián de las esencias», porque ese fue el principal matiz de su denso y brillante recorrido en su vertiente cultural y humanística de historiador, investigador, ensayista y polígrafo, aureolado todo ello por su innata condición de hombre de bien, con factores esenciales de una personalidad tridimensional; capacidad de trabajo, claridad de ideas y vocación integradora.

En su amplio y prolífico legado cultural hay profundas raíces que emanan de una fuente inagotable, que supera lo humanamente razonable y recorre diferentes planos: desde el sabio al humilde; desde el erudito al íntimo; desde el proyectista al realizador; desde el inspirado al eficaz. Toda una suma de valores logrados, sustanciales y metódicos.

Yo diría que en José Ignacio prima ante todo una sensibilidad humanística trasfundida en sus libros e investigaciones, sobre el escenario de un trascendente campo de acción donde convergen visión intuitiva y rigor analítico, factores esenciales que determinan y definen su poderosa capacidad creativa.

El contralmirante González-Aller ingresó en la Armada, siguiendo su tradición familiar, el 1 de setiembre de 1954, siendo promovido a alférez de navío el 16 de julio de 1959, promoción en la que figuraba el entonces príncipe don Juan Carlos de Borbón, posteriormente rey de España. Su hoja de servicios lo sitúa en diversos destinos de mar y tierra que no es el caso exponer aquí, pero de capitán de navío mandó el transporte de ataque *Castilla*, en las mismas fechas que quien os habla era auditor de la Flota y permanecía a bordo de su hermano, el TA *Aragón*, en ejercicios y maniobras en las que nos veíamos con



frecuencia y charlábamos de «nuestras cosas», es decir de los vericuetos de la historia naval en sus logros y sus decepciones.

Ascendido a contralmirante fue nombrado jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo, y de ahí, en plena situación de actividad, se le designó para el desempeño de la dirección conjunta del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, que hasta entonces operaban separados (Museo Naval, vicealmirante Buyo, e Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Bordejé). Era una prueba difícil y sobre todo inédita, lo que evidencia la confianza que el alto mando depositaba en José Ignacio, en la seguridad de que absorbería el «doblete» con absoluta entrega y sin interferir en las funciones específicas de uno y otro organismo, sino tendiendo lazos de mutua colaboración que el tiempo consolidó con creces.

Yo voy a contemplar al marino historiador, como pide el programa, pero con un bagaje adicional creativo y de gestión que supone además la incursión en el amplio adecuado... Alto y claro, son términos usuales en el lenguaje marino. Alta y clara, rica en matices y logrados frutos, aparece el panel histórico-científico de José Ignacio, cuyo legado testimonial alcanza —no podía ser menos— el calificativo de *cum laude*.

Razones de tiempo y espacio me hacen fijar la atención en cuatro puntos:

- *los siete tomos*, agrupados en diversos volúmenes, de *La batalla del Mar Océano*, en la que, aun siendo una labor de equipo, la aportación de Sisiño, sobre todo en las últimas fases del proyecto, es fundamental;
- *los catálogos del Museo Naval*, que sucesivamente amplían y mejoran su contenido y que en mi opinión eran *el ojito derecho* de su autor, por cuanto en ellos se plasmaba el esfuerzo continuado, con la ampliación y mejora del Museo, con nuevas salas y nuevas aportaciones pictóricas, artísticas bélicas, o de intenso valor sentimental;
- el bellissimo libro *España en la mar. Una historia milenaria*, intenso recorrido de nuestro quehacer naval, de impecable redacción y enriquecido con la belleza de sus ilustraciones;

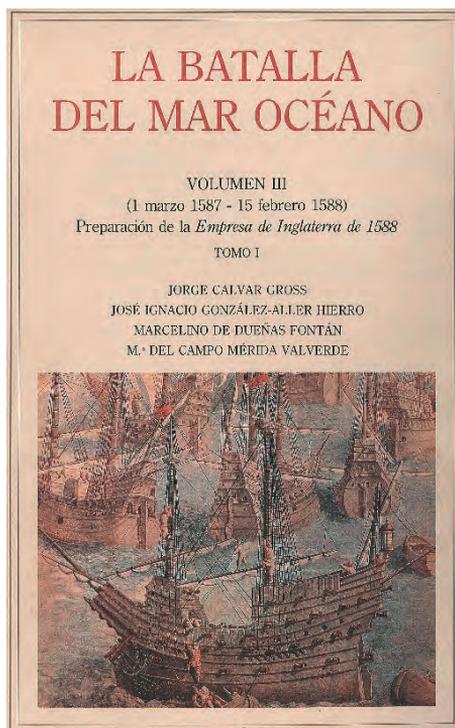
— y, por último, el monumental corpus documental sobre Trafalgar, obra que corona una trayectoria sin parangón en el marco de la investigación histórica, amplísimo vivero de fuentes fundamentales de trascendentes cauces. Creo que bajo estos supuestos —y dentro de mis modestos medios—, podré esbozar la figura, en la riqueza de su marco histórico, de quien fuera mi maestro, mi jefe y, sobre todo, mi amigo.

La batalla del Mar Océano

En 1980, tres jóvenes jefes del Cuerpo General de la Armada (Jorge Calvar, Marcelino de Dueñas Fontán Y José Ignacio Gonzalez-Aller) y la paleógrafa María del Campo Mérida iniciaron los trabajos del hasta entonces más ambicioso proyecto de investigación histórica de la Armada: el estudio y análisis de la Batalla del Mar Océano, también conocida como la Empresa de Inglaterra, que enfrentó a aquellos colosos de su tiempo, Felipe II de España e Isabel I de Inglaterra. La obra se proyectó en siete tomos agrupados en diferentes volúmenes. El primero de ellos, publicado en 1998, estudiaba la génesis de la Empresa en el marco temporal de dos años. Estaba prologado por el entonces director de la Real Academia de la Historia, Antonio Ruméu de Armas, que también era profesor de la Escuela de Guerra Naval, con una introducción a modo de síntesis del corpus a desarrollar, con 518 documentos originales seleccionados entre muchos más pertenecientes al periodo citado. Se trataba por tanto de un trabajo de ordenación, transcripción correcta y, en algunos casos, de reconstrucción fragmentaria de documentos inéditos hasta el momento.

La continuidad de la empresa se vio favorecida con la publicación de los siguientes volúmenes, aunque su edición, por sus altos costes, tuvo paréntesis de retraso, y si bien el grupo sufrió ciertas modificaciones, cabe adjudicar al contralmirante González-Aller la supervivencia del proyecto felizmente culminado, con más de 7.000 documentos transcritos, rematados con una completa cronología ajustada a la más exigente *base de datos*.

La organización de la Gran Armada entrañaba problemas mucho más complejos que los habituales de una operación naval, pues a los derivados de



su propia composición, había que sumar el que planteaba la necesidad de conjugar su esfuerzo con la fuerza expedicionaria que tenía que partir de Flandes, en una época en que las dificultades de comunicación eran en muchas ocasiones insuperables.

Los catálogos-guía del Museo Naval

El itinerario trazado para los catálogos del Museo Naval responde a una ambiciosa iniciativa y supone la acumulación de muchas horas de trabajo, de una intensa dedicación, de un sentimiento casi de orfebre, a las reformas y mejoras del estamento que tiene su encaje en la catalogación. Bajo su dirección, el Museo crece, se enriquece, se proyecta en nuevas salas, brillantes exposiciones, incrementos de muestrario... De aquí que los catálogos acusen ese aumento en su paginación, ilustraciones y gráficos. La tarea es exigente, y la exigencia, permanente. En el *Catálogo-guía* de 1996 (t. I y II), las páginas son 256; en el tomo III, publicado en 2002, son 420, y en la edición de 2007, nuevamente en dos volúmenes, el total de páginas es de 660. El catalogador había superado una empresa de la que estaba legítimamente orgulloso. Recuerdo sus palabras cuando me entregó el último volumen: «Este es el definitivo. Quédate con él y tira los demás». Naturalmente no lo hice.

La recensión de los catálogos, con su orden de salida, tenía puntual seguimiento en la *Revista de Historia Naval*, en aquella época bajo mi dirección, y de este seguimiento atento y continuado puedo destacar los siguientes párrafos.

«La extraordinaria proyección que el Museo Naval ha logrado tras los últimos años, tras un proceso de notables mejoras y enriquecimiento de su acervo cultural, necesitaba con urgencia un catálogo detallado y concreto, que al margen de ilustrar al visitante y al investigador, supiera despertar el interés por las vicisitudes históricas de todo el impresionante contenido del glorioso recinto, depositario indiscutible de tanta grandeza patria.

Nadie mejor ni más preparado para acometer la empresa, que el almirante González Aller, principal artífice de esta progresiva evolución que ha hecho que el Museo una instalación modélica acreedora de la admiración de propios y extraños. Y así, los tomos del Catálogo hasta ahora publicados, aventuran que se trata de una espléndida contribución al mejor conocimiento y comprensión de tanta historia acumulada».

Santuario de las mejores tradiciones marineras y reconocido depósito de la cartografía, el lienzo, las armas y el instrumental náutico, el remozado Museo presenta la más espectacular remodelación de sus salas de exposición, la notable tarea restauradora de cuadros, tapices, banderas y maquetas, y el incremento coleccionista de las armas de combate y de defensa.

Era de justicia que, con todos estos mimbres, pudiera trenzarse el consabido cesto y quedara constancia de cuanto se había logrado. Justo es que fuese Sisiño, con esa su característica perseverancia —que fue otra de sus virtudes—, quien levantara el acta notarial de tanta grandeza.



Tras la publicación del último catálogo, «el definitivo» según afirmación del autor y opinión de quien esto escribe, compartida por tantos, no solo mejora las ediciones anteriores sino que sitúa al visitante del Museo o al lector del *Catálogo-guía* en los vertiginosos entresijos de la historia naval contemporánea, a través de sus barcos, sus armas, sus hechos y sus hombres.

Magnífico remate de este exhaustivo trabajo, cuyo alcance va mucho más allá de lo que indica su título de *Catálogo-guía*, ya que el texto, además de ser literariamente muy apreciable, ofrece con notable singularidad un cuadro de la complicada historia naval del siglo XX, con especial incidencia en la Guerra Civil española, cuyas facetas navales son tratadas con solvencia y rigurosa objetividad.

Cada sala (antigua, remozada o nueva) tiene su descripción; cada barco, su historia; cada pieza catalogada, su identificación; cada personaje, los rasgos más sobresalientes de su carácter. No puede pedirse más. Y, siendo un texto de fácil lectura, admira la profusión de datos y la exactitud de las catalogaciones, que convierten la obra en absolutamente imprescindible para los estudiosos del tema y los visitantes del Museo —cada vez más abundantes— que quieren saber más acerca de lo que ven y recorrer la nueva sala Almirante González-Aller, en un más que justo y merecido reconocimiento a quien fue parte viva de un nuevo renacimiento.

España en la mar. Una historia milenaria

Un verdadero lujo visual, un auténtico derroche de luz, color y buen saber, es —tiene que ser— el encuentro con esta maravilla de libro, editado en 1988 bajo el patrocinio de la Comisaría General de España en la Expo de Lisboa y primorosamente compuesto y maquetado por Lunwerg Editores, cercana colaboradora del Museo Naval, que lo incluyó en su colección Ciencia y Mar.

De los muchos valores que tiene el libro —que los posee en abundancia—, destaca esencialmente su estructuración, bien medida y planteada, con la que el autor habrá de afrontar los múltiples aspectos y cuestiones de todo el entramado histórico en que la mar adquiere la auténtica medida de su importancia. De aquí que José Ignacio construya un relato minucioso y puntual, pero ágil y

ESPAÑA EN LA MAR
Una historia milenaria
José Ignacio González-Aller Hicmo



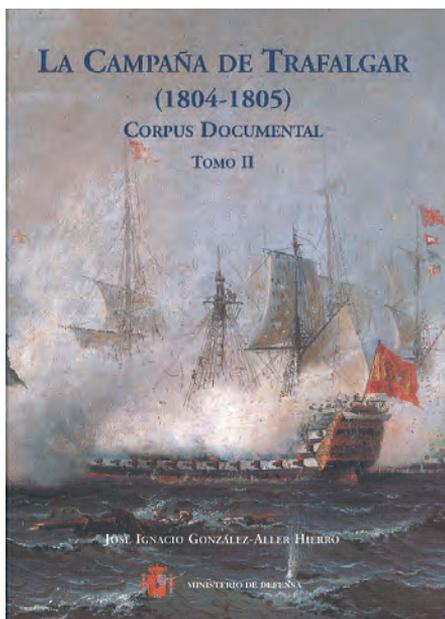
ameno, que se lee con facilidad. Asimismo conjuga la trama general con el análisis particular de numerosos episodios, basándose en fuentes de toda solvencia, tratados e informes contrastados.

Esta interrelación de causas y efectos, con un hilo conductor hábilmente patroneado, contribuye al mayor realce de una obra decisivamente válida, por más que, por fuerza, tiene que sembrar el terror en las estanterías y bibliotecas familiares, en las que sus dimensiones dificultarán sin duda su ubicación; aun así, conviene tenerlo a mano, sin perder norte de cuanto sus páginas contienen. Para mayor realce, el texto incluye también un amplio *abstract* en versión inglesa que le abre nuevos horizontes y diferentes perspectivas de bonancibles singladuras.

La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental

Es sin duda, para mí, la *opera magna* de José Ignacio González-Aller. Por su magnitud y trascendencia, y sobre todo porque es la depositaria de un legado bibliográfico de valor incalculable. Manuscritos, memoriales, escritos incunables, correspondencia diplomática, juicios críticos, cartografía..., productos de una época, y del devenir histórico a que pertenecen, admirablemente exhumados por la solvencia del investigador. Pero la compilación de todo este patrimonio no ha sido fruto del azar, sino del esfuerzo de quien lo abarcó en toda su inmensidad y, con paciente y generosa dedicación, lo rescató en su integridad.

Con un claro sentido de responsabilidad histórica, el almirante González-Aller ha logrado ensamblar un portentoso corpus documental de la campaña de Trafalgar, escoltado —valga la palabra— por una valoración crítica del tema, desde un estudio introductorio, que constituye sin duda el punto de partida para abrir camino y propiciar nuevas investigaciones que puedan conducir a una mayor y mejor utilización mediática, porque es del todo necesario atraer la atención de historiadores e investigadores, porque en aportaciones fundamentales como este *Corpus* está la memoria histórica de nuestros saberes y nuestros hechos. En ellos se conservan las referencias explícitas de sucesos y personajes de épocas definidas por las luces y sombras que las



conformaron, y en él revive la dinámica de unos hechos en su conjunto, con la riqueza de sus matices, sus diversas perspectivas, sus discusiones y sus conflictos.

A mi juicio, y entrando en el fondo del análisis, hay que distinguir en el *Corpus documental* unos aspectos claramente determinados, interrelacionados entre sí y que perfilan la investigación en toda su dimensión y alcance.

El aspecto esencialmente político, propiciado por los condicionantes de la época, que va desde la paz de Amiens hasta el propio escenario del combate. La guerra entre Inglaterra y Francia arrastrará inevitablemente a España, que toma partido por la Francia napoleónica. La embajada de Gravina, salpicada de dificultades; la correspondencia de Godoy, Decrés, Grandallana, etc. clarifican documentalmente los planes de Napoleón y su extraño concepto de la estrategia naval. En esta fase es interesantísima la correspondencia cruzada entre los citados personajes, así como las impresiones del embajador español en la corte de San Jaime.

El aspecto puramente marítimo, es decir el papel de la Armada en el conflicto, con el adiestramiento y composición de las diferentes escuadras, los encuentros y combates previos que llevan a Trafalgar, las disposiciones logísticas y de personal, la posición francesa y la impaciencia napoleónica. Documentación importantísima y toda de primera mano.

El aspecto sociológico. El comportamiento humano también tiene asignado un importante papel en la campaña. La reacción española ante los planteamientos del irresoluto Villeneuve, el consejo de guerra del 8 de octubre, cartas y opiniones, la controvertida decisión de la salida...

Todos estos conceptos corresponden al estudio introductorio, elemento indispensable para penetrar en el auténtico *Corpus*, que se abre en 1804, contempla mes a mes 1805 y se cierra con el resumen de 1806, comprensivo de toda la documentación manejada y catalogada, con las firmas referenciales y los archivos de donde proceden. Esta primera parte es un vivo testimonio de un riquísimo acervo documental, y en ella el seguimiento del hilo conductor nos permite acceder a la segunda, con los anexos que la complementan y enriquecen las anteriores aportaciones.

La parte tercera compendia los servicios en la Armada de los generales y comandantes de los buques que combatieron en Trafalgar, biografías redactadas con sencilla fidelidad.

La parte cuarta resume el historial de los navíos presentes en el combate y su destino final.

Un índice onomástico y de buques de las tres armadas contendientes, fuentes documentales, iconografía, partes de campaña, exhaustivo listado de personal, etc., ponen colofón al monumental estudio, trabajo más que meritorio e indispensable para el conocimiento, análisis y valoración de aquella desafortunada campaña en la que España no debió participar.

El *Corpus* es, ante todo, el fruto de una erudición extraordinaria y un esfuerzo clarificador sin parangón hasta los días presentes. La dispersión de los fondos y su difícil localización hacían del empeño una empresa prácticamente imposible. Los archivos —«exprimidos», más bien que consultados, me atrevería a decir— ofrecen una amplísima conjunción temática de muy diversos conceptos, cuyo encauce y ensamblaje precisan de una experiencia y conocimiento fuera de lo común. Los aquí reseñados, Archivo General de Simancas, Biblioteca Nacional, Archivo Histórico Nacional, Archivo General de Palacio, Real Academia de la Historia, Subsistema Archivístico de la Armada (Archivo del Museo Naval de Madrid, Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán de Viso del Marqués e intermedios de Ferrol y Cartagena), son vivos portavoces de las vías por las que han sido exhumados los fondos utilizados, las consideraciones históricas que han pesado en su elección, así como la disponibilidad de dichos documentos, que acrecientan considerablemente el valor informativo y divulgador de este trabajo.

El *Corpus documental* se convierte así en un eficaz documento de interpretación, pero también en un excelente objeto de reflexión. De aquí su esfuerzo para dejar constancia de las fuentes que comportaron la investigación, unas fuentes de extraordinario valor testimonial, muchas de ellas inéditas, poco conocidas o, salvo en cierto número de casos, escasamente valoradas y hasta reformadas o malinterpretadas en diferentes ocasiones por la superficialidad o frivolidad del tratamiento.

Ciertamente hay estudios muy meritorios sobre la campaña de Trafalgar, sus antecedentes y sus consecuencias (Pérez Cayuela, Agustín Ramón González, Hugo O'Donnell, Franco Castañón), y hasta autores que la han recreado admirablemente en obras de ficción (Arturo Pérez Reverte, José Luis Corral y

Luis Delgado), pero la aportación globalizada del *Corpus* trasciende del relato descriptivo o del análisis a posteriori. Puede decirse por tanto que, tras su publicación, hay un antes y un después en el conocimiento del hecho puntual y concreto de la batalla de Trafalgar.

Un nuevo enfoque histórico apoyado y cimentado firmemente por la transcripción de 1.309 documentos, que recogen más de 1.800 cartas, informes, relaciones, noticias, partes y estados de fuerzas (1804-1806) que figuran en la primera parte de la obra, a la que su autor considera la fundamental y a la que siguen los anexos relativos a aspectos tales como la construcción naval, la artillería, las memorias de los combates de Finisterre y Trafalgar, fuerzas y bajas de ambos contendientes, relaciones de las dotaciones españolas y sus informes reservados, anexos unos basados en la transcripción de documentos —algunos fuera de las fechas límite del *Corpus*— y otros de diversa procedencia que pueden ilustrar al investigador sobre diferentes aspectos de la campaña.

El extracto de los servicios prestados a la Armada por los cuatro generales y quince comandantes que combatieron en Trafalgar integra el cuerpo de la parte tercera. Está basada fundamentalmente en las hojas de servicios de los mencionados, custodiadas en el archivo del Viso del Marqués. Y tras los hombres, los barcos, pues la parte cuarta contiene el historial de los quince navíos españoles que participaron en el combate y las vicisitudes que corrieron en el mismo. Una información correcta y detallada que no deja de impresionar a quien la lee.

Pero no se crea al documentalista anclado sobre un territorio aséptico de simple catalogación. El autor es también crítico de hechos y situaciones, como cuando señala la falta de atención de la Armada a nuestro patrimonio documental, representado en la desaparición del expediente fundamental del combate, que originariamente se encontraba en el archivo de San Fernando y que resultó quemado en circunstancias muy extrañas, lo que denota el poco cuidado con el que se vigilaban los fondos documentales producidos por nuestros antecesores en la Corporación y confiados a su custodia. También hay referencias a los diseños originales desaparecidos de las posiciones de ambas escuadras, hasta que, interpolados los navíos, se redujo el combate a acciones particulares y que fueron enviados por Escaño a Godoy el 17 de diciembre de 1805 con duras reflexiones sobre la acción.

Sin duda hay ensayos importantes, y de alguno de ellos he dado referencias, que tratan de la campaña y el combate de Trafalgar, pero otros se configuran a través de apreciaciones subjetivas no siempre coincidentes y no parecen destinados a hacer historia. Pero tras la publicación del *Corpus documental*, ningún investigador serio de la historia naval española podrá permitirse el lujo de dejar de consultar, una y otra vez, sus densas y compactas páginas, llenas de contenidos esenciales, en cuya virtud todos los investigadores del futuro estarán en deuda con su autor.

«Sisiño», cercano e íntimo

José Ignacio González Aller tomó posesión de su cargo como director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval en 1991 y cesó en 2001. Quien os habla se encontraba entonces en la reserva activa, pero con un triple cometido como jefe del servicio histórico y del departamento de cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval y director de la *Revista de Historia Naval*. Mi retiro se produjo en marzo del 92, por lo que estuve a las órdenes directas de Sisiño poco más de un año *de iure*, pero nueve años más *de facto*, pues me quedé «enganchado» en el Instituto como coordinador del Servicio Histórico (cuya documentación se iba transfiriendo al Archivo Bazán) en base a una razonada propuesta de Sisiño al AJEMA y que este (Carlos Vila, amigo desde la infancia) aprobó de inmediato. Años más tarde vendría mi nombramiento oficial de asesor de la dirección del Instituto, pero ya era otro su almirante-director.

Quiere decirse que durante esos diez años de compartida cercanía, en viajes, conferencias, investigaciones, coloquios..., tuvimos un amplio marco de convivencia y compenetración del que podría extraer un amplio anecdotario, surgido del sentido del humor de su protagonista, su acusada personalidad, su sencillez y su talento. Para no abusar del tiempo concedido, pero con el deseo de que no quede incompleta su semblanza, referiré algunas de tales anécdotas.

26 de marzo de 1994. Lima. II Reunión de Historia Antártica. Sisiño y yo somos conferenciantes, y el Pato Viscasillas, secretario del Instituto, nos acompaña. Despiste en los trámites del vuelo, pues no llevamos visado peruano en el pasaporte, que en aquellos momentos se exigía. Desde el EMA se hacen rápidas gestiones y se arregla el contrat tiempo, pero perdemos el avión de Iberia y hay que salir en otra línea (la única disponible), que es la venezolana Viasa, que tiene un itinerario terrorífico (no en balde le llaman «la Lechera»). Escalas en Caracas, Bogotá, Quito, Guayaquil... y Lima. Embarques y desembarques. Traslado de pasajeros. Turbulencias en los distintos espacios territoriales. Y cuando al fin llegamos a Lima, en noche cerradísima, Sisiño se dirige al agregado de Defensa, que nos estaba esperando, y le dice expectante: «Dime qué hora es y en qué día estamos». No era para menos.

22 de junio de 1997. Sanlúcar de Barrameda. La duquesa de Medina Sidonia nos ha autorizado a visitar su excepcional archivo histórico, a pesar de que mantiene un largo contencioso con la Junta de Andalucía. Como yo tengo cierta confianza con ella, de anteriores encuentros, me dedico al charloteo, mientras Sisiño explora las fabulosas estanterías del palacio. Está buscando una signatura, pero de inmediato se coloca a su lado una señora alemana, que es la secretaria de la duquesa, y le somete a un marcaje feroz. Y resulta divertido ver a Sisiño «garreando» sobre sí mismo (y los marinos que me escuchan pueden imaginar la escena) para evitar la colisión y poder «memorizar» la signatura. Algo debió de disgustar a la duquesa, que al término de la visita nos llamó «depredadores».

23 de noviembre de 1998. Medina Sidonia. Actos en homenaje al almirante Cervera en conmemoración del centenario del combate de Santiago de Cuba. Sisiño me presenta un libro y yo doy una conferencia. Los actos duran varios días y estamos magníficamente alojados en un típico mesón andaluz donde Pepe, el mesonero, se desvive por nosotros. Un día nos prepara una berza gitana con todos sus «avíos», como dicen por allí, pero en la tarde nos espera la archivera del Ayuntamiento para mostrarnos los incunables «privilegios rodados» firmados por Pedro I de Castilla. Estamos hojeando tan valiosos caudales, y de pronto veo a Sisiño con la cabeza reclinada sobre el pergamino. Me asusto y llamo a la archivera. Pero no es nada. Simplemente se ha quedado un momento «traspuesto». Y con toda razón me dice: «¿Tú crees que después de la berza de hoy es momento de analizar privilegios rodados? Mejor venimos mañana con un simple cafelito».

18 de octubre de 2005. San Fernando. Actos conmemorativos del combate de Trafalgar. Real Academia de San Romualdo. Presento a Sisiño, que da una espléndida conferencia sobre el tema que ha causado sensación en todos los asistentes. Después nos invitan a un refrigerio en el centro cultural. Pero se apaga la luz, y hay barullo, confusión, molestias... Me lo llevo directamente a la Venta de Vargas, y allí disfrutamos de las papas *aliñás*, las gambas, las tortillitas de camarones y el fabuloso lenguado de estero, que nos sirve María Picardo con su proverbial simpatía. Cuando estamos rematando la faena con el tocinillo de cielo, me dice Sisiño: «Menuda faena si la luz llega a encenderse...»

Este era «Sisiño» (excelentísimo señor don José Ignacio González-Aller Hierro): cercano e íntimo, afable en su inteligencia, modesto en su día a día. Yo me lo imagino ahora en las escribanías celestiales, en la búsqueda de nuevos documentos en los que la presencia de Dios valide y autentifique su impecable trayectoria terrenal en el tránsito hasta la vida eterna.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

