

LA EXPEDICIÓN DEL *ÁRTABRO* AL AMAZONAS: DE LA ILUSIÓN AL DESENCANTO

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Resumen

Con este trabajo pretendemos poner en conocimiento de los lectores, de una manera general y resumida, la que pudo ser la expedición científica más interesante y productiva del siglo xx. No obstante, la situación política y económica de España en esa época y otras circunstancias impidieron convertir en realidad el sueño del capitán Iglesias de recorrer el Amazonas y llevar a cabo este programa científico y de investigación durante tantos años programado.

Palabras clave: expedición al Amazonas, el *Ártabro*, Iglesias Brage.

Un proyecto ilusionante

LA expedición al Amazonas fue calificada como el proyecto científico más relevante de España en el siglo xx. Como escribe Pedro López Gómez en *La Expedición Iglesias al Amazonas*, refiriéndose al capitán Francisco Iglesias y a su expedición: «Influido por su carácter romántico y aventurero, la considera continuadora de las expediciones ilustradas que la Corona española sufragara con destino a América, y consigue que una idea absolutamente personal sea asumida por personas e instituciones públicas, hasta transformarla en una gran empresa colectiva». El propio capitán Iglesias, en un acto celebrado en el paraninfo de la Universidad de Valencia el 16 de febrero de 1935, expresó en pocas palabras sus motivaciones para llevar a buen puerto la expedición al Amazonas: «Aspiro a que el *Ártabro*, primer buque que dedica en este siglo España al estudio de la ciencia geográfica, sea el símbolo de una España nueva y la iniciación de un vasto programa de reivindicación española en el mundo. Que cada español trace en su alma este deseo de recuperar para España el título de país privilegiado en dichos estudios».

En febrero de 1931 comenzaron los trabajos preparatorios de la expedición, un proyecto que el capitán Iglesias acariciaba desde que en la primavera de 1929 recorriera la América hispana volando en el *Jesús del Gran Poder*:

«Íbamos Jiménez y yo en el avión. Debajo de nosotros aparecía y se ocultaba la plata del río Amazonas. Maravilloso y lujurioso espectáculo el de aquella inmensa selva, cruzada por el gigantesco río y sus afluentes. ¿Comprende? (...) Entonces tuve la inspiración del viaje y tracé la idea de esta aventura al alto Amazonas. Y rápido y decidido ordené: Es necesario ir a explorar las selvas vírgenes del Amazonas».

El objetivo del proyecto era llevar a cabo en la citada región una ingente labor investigadora —recorriendo 500.000 kilómetros cuadrados en un tiempo estimado de tres años, fraccionado en dos etapas de año y medio cada una—, cuyos trabajos se extenderían a múltiples ramas científicas: cartografía, meteorología, magnetismo, medicina, geología, botánica, mineralogía, zoología, geografía... Su progenitor sabía de lo complicado y costoso del proyecto, porque alcanzar las metas propuestas exigía un equipo humano altamente capacitado y profusión de elementos materiales, cuando la situación económica de España en ese momento no era la ideal para financiar un proyecto de ese alcance —debemos subrayar que, a diferencia de otros trabajos y misiones similares, la expedición del *Ártabro* no contaba con fuentes privadas de financiación—. Iglesias era consciente también de que, para que su plan fuera aceptado, era imprescindible que estuviera debidamente documentado y se reflejaran debidamente en el informe las metas a alcanzar. Desde el primer momento, Iglesias comprobó la escasez de datos científicos que se tenían del alto Amazonas, especialmente cartográficos, así como la carencia casi total de libros y documentos que pudieran contribuir al estudio de esa enigmática zona. Una importante aportación fue la prestada por las autoridades de los países por donde iba a discurrir la expedición (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú). En España, ilustres personalidades como los doctores Marañón y Pittaluga apoyaron el proyecto desde el primer día.

En mayo de 1932 finalizaron los trabajos necesarios para la redacción y publicación del proyecto definitivo, que junto a distintos informes elaborados por corporaciones y organismos científicos de España y América fue presentado por el jefe de la expedición al ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, Fernando de los Ríos. El 16 de julio fue sometido a deliberación en las Cortes, que lo aprobaron por unanimidad. El decreto de 27 de agosto de 1932 que creó el patronato de la Fundación Nacional para Investigaciones Científicas y Ensayos de Reforma daba vida oficial al patronato de la Expedición Iglesias al Amazonas, que ya venía funcionando a título privado y que a partir de ese momento tendría el carácter de subpatronato. Esa Fundación Nacional había sido constituida por decreto de 13 de junio de 1931, convalidado y convertido en ley el 4 de diciembre del mismo año, firmado por el presidente del Gobierno provisional de la República, Niceto Alcalá-Zamora y Torres, y el ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, Marcelino Domingo Sanjuán.

Debemos recordar algunas de las personalidades que en diciembre de 1932 formaban parte del patronato, cuyo presidente era Gregorio Marañón: Ortega y Gasset, Menéndez Pidal, Pittaluga, Cabrera, Hernández Pacheco, Barcia, Cervera y Francisco Iglesias, este en calidad de secretario técnico.

La *Gaceta de Madrid* (núm. 62 de 3 de marzo de 1933, p. 1724) publicó un decreto del presidente de la República, Niceto Alcalá-Zamora y Torres, por el que se aprobaba «el pliego de condiciones técnicas y legales para la construcción de un buque destinado a investigaciones científicas», que había «de utilizar la Expedición Iglesias al Amazonas», autorizando «al Subpatronato de dicha expedición para el anuncio del correspondiente concurso». El 21 de junio del mismo año se publicó un nuevo decreto que sancionaba la propuesta formulada por el Patronato de la Expedición Iglesias, en virtud de la cual se adjudicó, mediante concurso público, a la Unión Naval de Levante, S.A., de Valencia, por la suma de 4.271.000 pesetas, la construcción de un buque destinado a investigaciones científicas para uso de dicha expedición. Con ello se veía frustrada la aspiración de los vecinos de Ferrol de que el *Ártabro* se construyese en sus astilleros. Tal aspiración, en pro de cuya consecución el periódico *Renovación* había lanzado una campaña, se sustentaba en la condición ferrolana de Iglesias. Pese a ello, y a que también los astilleros gaditanos acariciaban una tenue esperanza de resultar agraciados con la adjudicación, la construcción del buque se concedió a los astilleros valencianos, lo que supuso el espaldarazo definitivo a ese centro fabril, cuyos trabajadores venían de atravesar un período de cierta incertidumbre.

A despecho de algunas críticas malintencionadas e interesadas, difundidas por competidores poco leales que señalaban la inexperiencia y bisoñez de la factoría para acometer una obra de tal enjundia, en sus gradas se habían construido magníficas unidades para la Compañía Trasmediterránea y otras navieras, además de contar con una cartera de pedidos que incluía buques para el extranjero. La Sociedad Española de Construcción Naval, competidora de la Unión Naval de Levante en el concurso para construir el *Ártabro* —y que tantos éxitos había conseguido en la construcción de buques mercantes y de guerra—, había aconsejado al Patronato que el buque expedicionario se construyese en el extranjero, dadas la complejidad y peculiaridades de la obra. Constructora Guipuzcoana también optó a su construcción. Las propuestas económicas de las distintas factorías para la construcción del buque diferían poco entre sí y fluctuaban entre los cuatro y cinco millones de pesetas, según se optase por la propulsión diésel directa o por la eléctrica. También el plazo de construcción ofertado por los distintos astilleros era similar (entre catorce y quince meses).

Las características técnicas más importantes del nuevo buque, contenidas en la memoria y especificación del casco y maquinaria, eran: eslora entre perpendiculares, 52,20 m; eslora máxima, 57,30 m; manga fuera de miembros, 10,80 m; puntal de construcción hasta la cubierta principal, 5,00 m; calado en carga, 2 m; desplazamiento en carga, 800 t; potencia del motor ,500 CV; velocidad en pruebas a plena carga, 9 nudos; radio de acción a 9 nudos, 3.000

millas; capacidad de la bodega (carga en grano), 200 m³; dotación, 46-50 hombres. Iría equipado con propulsión diésel eléctrica, material eléctrico Westinghouse y motores Burmeister & Wain de 575 r.p.m. Toda la maquinaria sería construida por la Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, en sería competencia con firmas extranjeras y contando con el asesoramiento técnico de Westinghouse. En las condiciones generales del contrato se resaltaba que el buque no debía sobrepasar los 2,50 m de calado en navegación por agua dulce, haciendo hincapié en que la forma de la popa debería proteger adecuadamente la hélice y el timón. Debería disponer de un hangar con capacidad para dos avionetas anfibas, dependencia imprescindible, así como de los elementos necesarios para el arriado, izado y manejo de las mismas. También debería estar dotado de tanques con capacidad para 12.000 litros de gasolina, y contar con una instalación frigorífica, tanto para suministro de aire frío como para fabricación de hielo, así como con equipos de destilación, sondas, telegrafía, enfermería, cocina y panadería. Como embarcaciones auxiliares dispondría de dos botes automóviles, dos de vela y remo con motor adaptable, dos balsas salvavidas y dos con motores fueraborda, siendo la duración prevista de la obra de catorce meses. Los decorados interiores del nuevo buque estarían a cargo del dibujante valenciano Gori Muñoz, hijo de un gran artista que fue fundador de la Escuela de la Cerámica de Manises.

El abono del gasto que esta construcción originó se satisfaría en distintos plazos y con cargo a varios presupuestos del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, cuyo titular era Francisco J. Barnés Salinas. La entidad adjudicataria tuvo que depositar en el plazo de diez días una fianza equivalente al 5 por 100 de su proposición, debiendo formalizar en el mismo plazo escritura pública ante notario designado por el Colegio de Madrid, que debería remitirse posteriormente al Tribunal de Cuentas de la República para su examen y toma de razón. Estaba previsto que, cuando el *Ártabro* finalizase su misión en el Amazonas, pasase a integrarse en la Armada como buque hidrográfico. El 18 de septiembre de 1933, en el domicilio social de la Unión Naval de Levante, ante el notario Manuel Enciso de las Heras, se firmó la escritura-contrato para la construcción del buque, que se llamaría *Ártabro*. Representó al Patronato su presidente, Gregorio Marañón Posadillo, y por la Unión Naval firmó su director general, Manuel Soto Redondo.

Importante medio de difusión, información y propaganda del proyecto fue la revista *Crónica de la Expedición Iglesias al Amazonas*. A pesar de que su objetivo básico era la divulgación científica, sus páginas informaban detalladamente del desarrollo del proyecto, complementándolo con notables crónicas sobre Colombia, Brasil, Perú, las Guayanas, Ecuador, etc., ilustradas con interesantes fotografías, planos, mapas y composiciones. Se publicó entre noviembre de 1932 y febrero de 1935, con periodicidad mensual. Junto a Francisco Iglesias, director gerente, colaboraron en la redacción personalidades tan eminentes como el doctor Gregorio Marañón, Concha Espina, Jaime González de Aledo y Rittwagen (teniente coronel de Ingenieros de la Armada), Víctor de la Serna, Ignacio Bolívar (director del Museo nacional de Cien-

cias Naturales), Waldo Frank, P. Agustín Barreiro, el profesor G. Pittaluga, José M.^a Torroja (secretario general de la Sociedad Geográfica Nacional), Ferreira de Castro, José M.^a Salaverría, Pedro de Novo Chicarro (profesor de la Escuela de Ingenieros de Minas), Raimundo Moraes, Rafael de Buen (jefe de oceanografía del Instituto Español Oceanográfico) y el capitán de fragata Rafael Estrada, entre otros.

El capitán Iglesias

Francisco Iglesias Brage, inspirador y ejecutor principal de la expedición al Amazonas, nació en Ferrol en 1900. La Escuela de Artes y Oficios de la ciudad departamental fue su primer centro de formación. Atraído por la vida militar, ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara, de la que salió en 1923 con el grado de teniente, para ser destinado a la comandancia de Ingenieros de Ceuta. En los inicios de 1925 asistió, en el madrileño aeródromo de Cuatro Vientos, al curso de observador de aeroplano. Participó en el desembarco de Alhucemas realizando vuelos de carácter cartográfico y fotográfico, lo que acrecentó su afición a la aeronáutica, gestada ya en la infancia. Intervino en distintas acciones de guerra en Marruecos, donde fue herido con carácter leve. Al regresar a la Península, a finales de 1926 realiza y supera el curso de piloto en el aeródromo de Alcalá de Henares. Al año siguiente, ascendido a capitán, es nombrado inspector de Construcciones Aeronáuticas, S.A. Será a partir de 1928 cuando se dedique en profundidad a prepararse para vuelos trasatlánticos y de permanencia. En marzo de 1929, con el avión *Jesús del Gran Poder*, nuestro protagonista y el capitán Ignacio Jiménez Martín efectúan sin escala la travesía del Atlántico sur —de Sevilla a Bahía (Brasil)—. Será en este viaje cuando el capitán Iglesias madure el proyecto de la expedición al Amazonas.

Durante la Guerra Civil, adscrito al Ejército nacional, actuó eficazmente en distintas acciones bélicas, lo que le valió su nombramiento, en 1937, como comandante y jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas del Sector Norte. Es nombrado posteriormente secretario general técnico del Ministerio del Aire, obteniendo la titulación de ingeniero aeronáutico. En 1947 asciende a coronel, permaneciendo en distintos cargos oficiales hasta que en 1964 pasa a la situación de retiro. Falleció el 14 de marzo de 1973 en Madrid. Sus restos fueron trasladados al cementerio de Catabois, en Ferrol.

La construcción y botadura del *Ártabro*

Una vez aprobada la construcción del buque, el Patronato nombró una comisión inspectora con objeto de fiscalizar las labores del astillero adjudicatario y exigir el cumplimiento de los plazos estipulados. Estaba integrada por Luis Azcárraga Pérez-Caballero, ingeniero aviador y segundo jefe de la expedición, que la presidiría en ausencia de Francisco Iglesias; Pedro de la Rosa,



Colocación del primer remache en la quilla del *Ártabro*. *La Expedición Iglesias al Amazonas*, Archivo CSIC

ingeniero naval, y Luis Hernández, vicesecretario. Una vez listos para su instalación los motores propulsores y la restante maquinaria, se solicitaría del Ministerio de Marina la incorporación a la citada comisión de Ernesto Torrente, maquinista de 1.^a de la Armada, que se encargaría de inspeccionar la instalación y funcionamiento de tan importantes elementos. Debemos indicar que, a causa de un conflicto laboral, el astillero de la Unión Naval de Levante permaneció cerrado desde mediados de julio de 1934, lo que demoró considerablemente los trabajos en el *Ártabro*. Asimismo, la introducción de algunas modificaciones en el proyecto inicial aceptado por las partes contratantes, y que afectaban a la disposición interior, la decoración..., retrasó la fecha de entrega de la nueva unidad.

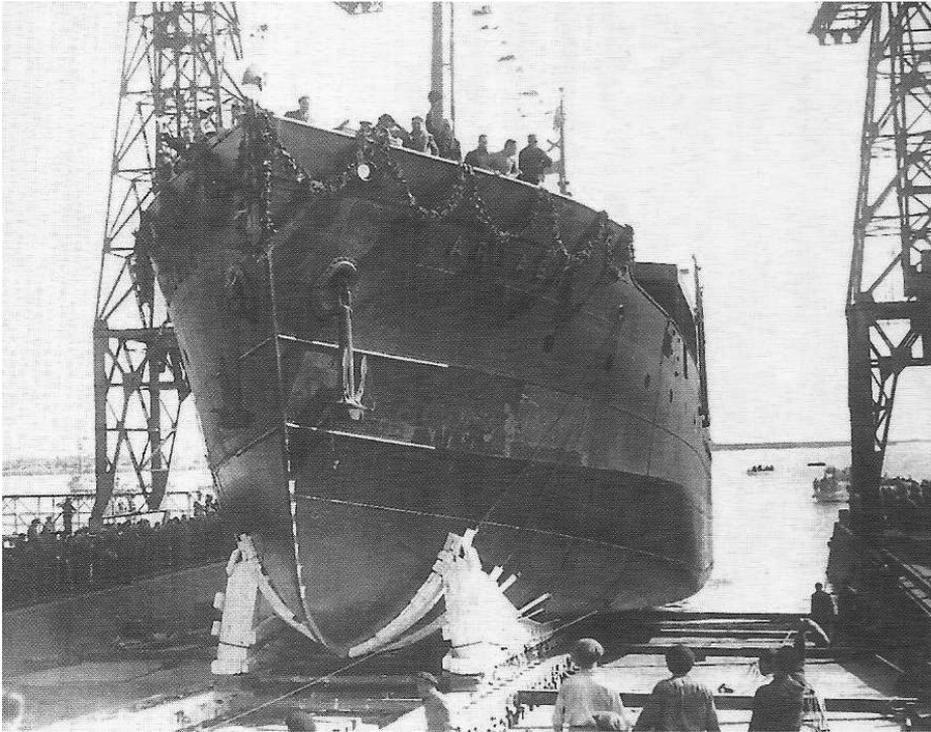
El 5 de octubre de 1933, con la colocación de la quilla, se iniciaba la construcción del *Ártabro* en los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia. En este acto, la señorita Mabel Marañón, hija del presidente del Patronato Nacional, escenificó la colocación del primer remache del buque con un martillo guarnecido con una incrustación de oro. Tras la operación, la madrina hizo entrega al capataz, Baltasar Gómez, de una petaca protegida con un artís-

tico estuche. Asimismo, donó 1.000 pesetas para distribuir las entre aquellos cuatro obreros cuyo sueldo fuera inferior a diez pesetas y su familia, más numerosa. El director de la Unión Naval, Manuel Soto, por su parte agasajó a la madrina con una valiosísima sortija de platino y brillantes. Seguidamente, los asistentes degustaron un *lunch* en una dependencia del astillero, para posteriormente trasladarse al Club Náutico, donde estaba preparado el banquete organizado para conmemorar el acto. A la ceremonia asistieron todas las autoridades locales y el personal técnico de la factoría. El gran ausente fue el capitán Iglesias, promotor y jefe de la expedición, que se hallaba de viaje en América. Cuando finalizó el ágape se leyeron dos radios enviados por Iglesias desde Bogotá. El primero decía: «En fecha puesta quilla *Ártabro*, tan esperada, deseo expresarles agradecimiento por entusiasta cooperación esos astilleros que van a colaborar en una obra patriótica de paz y trabajo. Afectuosos saludos para usted y demás ingenieros, así como a los obreros de la Unión Naval de Levante». En el segundo, el capitán rogaba que le representaran ante las diversas autoridades en el acto de colocación de la quilla. Como colofón se celebró un baile, trasladándose posteriormente el doctor Marañón y otros invitados a El Saler. El director Manuel Soto propuso enviar a la madre del capitán Iglesias, Manuela Brage, un radio con el siguiente texto: «Con motivo puesta quilla buque expedición Amazonas, le dedican recuerdo, respeto y emoción: Patronato, autoridades, personal y obreros astilleros, prensa e invitados, rogándola acepte ser madrina botadura». Manuel Soto envió otro radio a Iglesias: «Vapor *Mosquera*, Leticia.— Reunidos Patronato, autoridades, fuerzas vivas, personal y obreros astilleros, prensa e invitados, le dedicamos cariñoso recuerdo y entusiasta felicitación por comienzo logro románticas y patrióticas aspiraciones, deseando verle pronto entre nosotros».

Iglesias había ido a América formando parte de la Comisión de Administración del Territorio de Leticia. Cumplimentando un encargo de la Sociedad de Naciones, el mandato de esta comisión era arbitrar en el conflicto entre Colombia y Perú acerca de la soberanía de los territorios amazónicos de Leticia, disputa que estuvo a punto de desencadenar un conflicto bélico entre las dos repúblicas americanas. La confianza en él depositada por el organismo internacional, sabedor del exhaustivo conocimiento que Iglesias tenía de la zona en litigio —uno de los futuros escenarios de la expedición en proyecto—, evidenciaba el crédito y prestigio internacional de que gozaba el militar español. Representantes de Brasil (Alberto de Lemos Basto, capitán de fragata) y Estados Unidos (Arthur W. Brown, coronel del Ejército) acompañaban al capitán, quien ocupó los cargos de comisario y presidente interino de la citada comisión.

Un artículo de Juan B. Robert en *Las Provincias* servía de colofón a la campaña organizada por la prensa y las fuerzas vivas de Valencia en favor de la construcción del *Artabro* en los astilleros de la Unión Naval de Levante. Transcribimos un párrafo:

«Se ha llegado a buen fin. Hoy empieza, en los astilleros de la Unión Naval de Levante, la construcción del buque *Artabro*, buque proyectado para la expedición científica del capitán Iglesias al río Amazonas, y que, terminada esta, ha de utili-

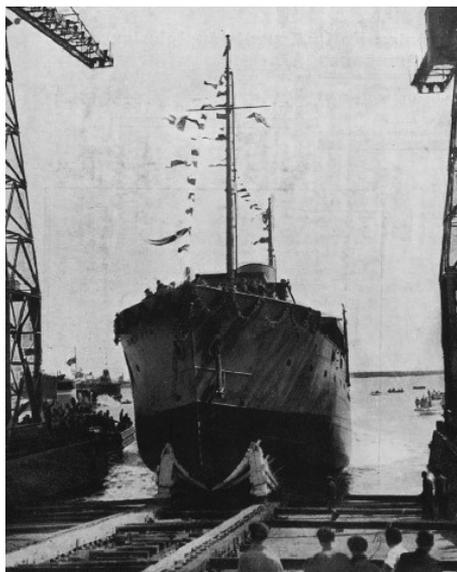


El Ártabro, botadura

zarse para los trabajos hidrográficos de la Marina. Para conseguir que no se malograra, por motivos o pretextos que ya no son del caso, la adjudicación del barco a nuestros astilleros no ha sido enteramente necesario que “Valencia se pusiera en pie”, como ahora se dice en la fraseología política. Ha bastado que se incorporase un tanto, que las corporaciones locales, inteligente y patrióticamente dirigidas, trabajaran con buena voluntad y activamente».

A última hora de la tarde del 13 de febrero de 1935 zarpaban de Cartagena, rumbo a Valencia, los cruceros *Méndez Núñez* y *República*, para asistir a la botadura del *Ártabro*. A bordo viajaban el vicealmirante jefe de la base naval, Juan Cervera, y el contralmirante jefe de la flotilla de destructores, Manuel Fernández Pin. Con motivo de dicha botadura, estaba previsto celebrar en el paraninfo de la Universidad de Valencia un acto al que asistirían Alcalá-Zamora y Lerroux, presidente del Consejo, así como los ministros de Estado, Instrucción Pública y Marina. A las 1130 del 16 de febrero comenzaba la solemne botadura del *Ártabro*. El acto se desarrolló con gran brillantez, en presencia de numeroso público. Durante la celebración, los hidros Dornier Wall 19, 22 y 25, procedentes de la base de Cartagena; la escuadrilla del grupo 23, procedente del aeropuerto de Logroño, compuesto por nueve apar-

tos Breguet, y un aparato Havilland procedente de Cuatro Vientos evolucionaron sobre los presentes en perfecta formación. Además de las autoridades civiles y militares, entre los asistentes se contaban todos los miembros del Patronato de la Expedición, presididos por el capitán Iglesias, así como el personal técnico de los astilleros, que contemplaban la exhibición aérea desde las tribunas montadas al efecto. Como madrina de la botadura ofició la señorita M.^a Luisa López Cayetano, hija del comandante de Marina Ludgardo López, en representación de la esposa del presidente de la República, que por motivos de salud no pudo asistir. Momentos antes de la botadura, las bandas de los regimientos asistentes interpretaron los himnos nacionales de Perú, Colombia, Chile y Brasil, finalizando con el himno de Riego. Al término de la ceremonia se sirvió un *lunch* en los locales del astillero, y posteriormente, a la una de la tarde, una comida en el Club Náutico, en honor de los presidentes de la República, el Gobierno y el Patronato de la Expedición Iglesias. La ceremonia de la botadura fue retransmitida desde Valencia por Unión Radio de Madrid. La idea de bautizar el buque con el nombre de *Ártabro* —los ártabros fueron una tribu celta que pobló la zona comprendida entre la ría de La Coruña y la de Ferrol— fue de Pedro de Répide, quien cumplía así un encargo del propio Iglesias, que quería de esa manera hermanar el buque con su Ferrol natal.



Botadura del *Ártabro*. *La Expedición Iglesias al Amazonas*, archivo CSIC

«Para honra mía, me fue discernida por el padre de la criatura la halagüeña misión de señalar una denominación al bajel. Había que buscarla alta, sonora y significativa, según la fórmula cervantina; pero al mismo tiempo breve, concisa y tajante, como la proa que ha de cortar las aguas del océano y del enorme río. He encontrado el nombre, aceptado por el creador de la empresa y proclamado y sancionado recientemente en El Ferrol, en ágape fervoroso con el gran hidalgo jurista Alfonso de Cal y con el teniente de Artillería Ricardo Nores. Hemos brindado con vino del Rivero a la salud de la nave. Y ese barco nacido junto a la costa artábrica, en el fecundo seno del *Portus Magnus Artabrorum*, arca flotante de un tesoro de esperanzas gloriosas, señero de la continuidad de virtudes raciales, el *Ártabro* se llama».

Después de la botadura, el capitán Iglesias escribe a Luis Azcárraga, que se encontraba en Bata (Guinea Ecuatorial): «... tengo la impresión de que la

expedición entra en la fase de verdadera comunión con el resto de los españoles como habíamos previsto, y no encontraremos grandes dificultades para emprender el viaje». No se imaginaba el jefe de la expedición que no tardarían mucho en difundirse los rumores sobre la conveniencia de suspender el proyecto, a pesar de que el programa de estudio e investigación estaba definido para cumplir los objetivos y se contaba con el material, equipos y efectos necesarios.

El 27 de febrero de 1935, el capitán Iglesias visitó Alicante acompañado de varios oficiales de aviación, a fin de examinar una embarcación que se había construido en los astilleros del Postiguet con la que se navegaría por los ríos de la cuenca amazónica. El 9 de marzo, en los salones de la Sociedad de Amigos del Arte, se inauguraba la Exposición Iglesias de Etnografía Amazónica. El capitán Iglesias, como ya hemos citado, había permanecido trece meses en las regiones amazónicas como comisionado de la Sociedad de Naciones para resolver la cuestión de los límites de Letícia, y de esa estancia procedían los fondos expuestos en el Palacio de Bibliotecas y Museos, un total de 851 objetos recogidos por el expedicionario en la cuenca del Amazonas. Algunas de estas piezas, procedentes de ocho tribus aborígenes, se remontaban a la época precolonial. Muchas eran totalmente desconocidas en Europa, como los fragmentos de cerámica precolombina encontrados en la isla de Pacoval.

El viernes 21 de junio, a las cuatro de la tarde, el *Ártabro* zarpó del puerto de Valencia en viaje de pruebas, para recalar en la bahía de Palma al día siguiente a las ocho de la mañana. Tras doce horas de estancia en la localidad balear volvió a hacerse a la mar rumbo a Valencia, donde fondeó frente a los astilleros el domingo a las 14.00. Las pruebas oficiales de velocidad sobre la milla medida ya las había realizado el miércoles 19, alcanzado una velocidad de 10 nudos, superior a la contratada. Tanto el aparato motor como todos los servicios auxiliares funcionaron sin contratiempos, lo que hizo que el marinista Juan B. Robert expresara en un artículo publicado en *Las Provincias*: «El largo proceso de dificultades burocráticas y de otra índole que rodearon la construcción del buque, desde antes de empezarse, se ha coronado con una aureola triunfal en el orden de la técnica naval para nuestros astilleros de Unión Naval de Levante». Para este viaje de pruebas se había enrolado a una tripulación escogida. Entre los oficiales de cubierta figuraban el capitán de los astilleros Salvador Llopis, que ostentaba el mando del buque, y los también capitanes de la marina mercante Alfredo Dorda, de la factoría naval, y Santiago Villaamil, inspector de CAMPSA. Respecto a los oficiales de máquinas, figuraban los ingenieros navales Pedro Miranda, subdirector de Astilleros, y Miguel Poole, teniente coronel de Ingenieros de la Armada, ambos técnicos de la Unión Naval de Levante. No podían faltar en estas importantes pruebas técnicas algunos de los futuros expedicionarios, como Iglesias, el capitán de corbeta Luis González de Ubieta y González del Campillo o los aviadores Álvaro Guitián Vieito, teniente de navío y piloto de autogiro, y Francisco Vives Camino, aviador militar. También iban a bordo el capitán de Ingenieros

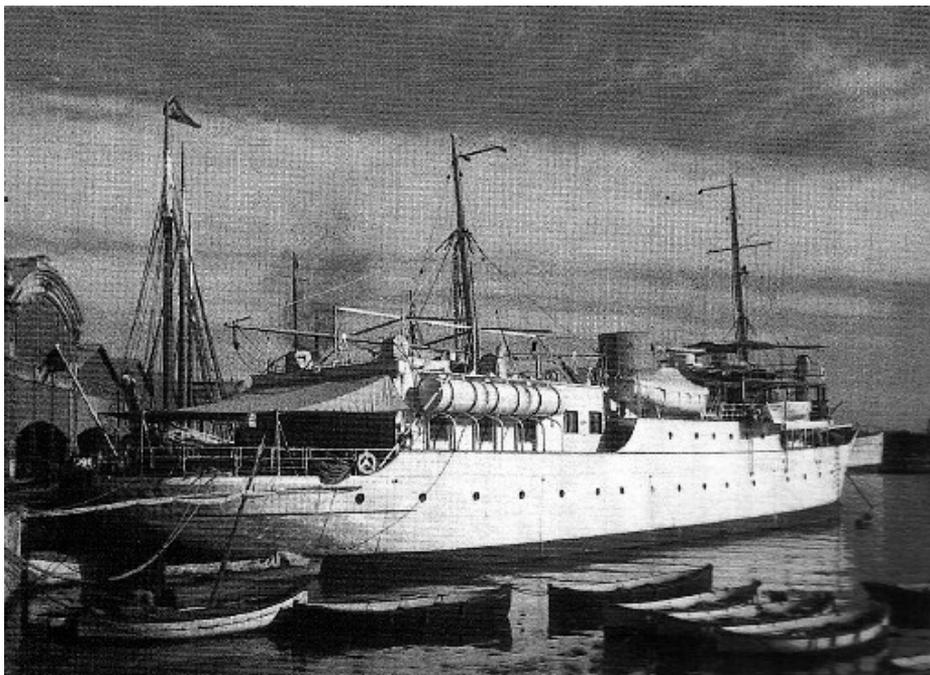
de la Armada Pedro de la Rosa, el secretario de la expedición, Hernández, el biólogo doctor Herrera y el dibujante Gori, encargado de los trabajos de planimetría. Jesús Alfaro, director de la Unión Naval de Levante; Rechea y Rabanals, ingenieros navales del astillero; Zubiaga, del Bureau Veritas, y Scott, del Lloyd's Register, supervisaban las pruebas y elaboraban los informes técnicos.

Diecisiete profesores componentes de la tripulación, al mando del capitán Azcárraga, habían permanecido ocho meses en Guinea con vistas a entrenarse para la expedición al Amazonas. Allí habían realizando trabajos de cartografía, geología, antropología y medicina, encargados por la Inspección de Colonias. Habían salido de Cádiz en dos expediciones, el 20 noviembre y el 25 de diciembre de 1934, con 70 cajas de material de topografía y fotogrametría y el hidro propiedad de la expedición. Como testimonio de la labor realizada por el equipo, transcribimos el telegrama que la Cámara Agrícola envió a la Inspección de Colonias:

«Bata 11 de febrero de 1935. Font de Rubinat, presidente a inspector general de Colonias: Acuerdo Cámara enviarle felicitación entusiasta por trabajos que expedición Amazonas, sección Guinea, efectúa gran importancia prosperidad colonia, interesándole su apoyo lograr ampliar tiempo permanencia sección colonia finalizar trabajos, rogándole haga extensiva felicitación capitán Iglesias, jefe expedición Amazonas. Font de Rubinat. Presidente».

Inicialmente estaba proyectado que fuese el *Ártabro* el que viajase a Guinea, para que la dotación fuera familiarizándose con los equipos y el instrumental, y a la par recoger a los expedicionarios y el material que allí se encontraba, evitando con ello las averías que pudiera sufrir si se transbordaba a otro buque para trasladarlo a la Península. Pero hubo que abandonar la idea, ya que la Unión Naval no había finalizado la construcción del buque para la fecha deseada, además de otros problemas de carácter económico, por lo que los expedicionarios regresaron a la Península a finales de junio de 1935 en el *Ciudad de Cádiz*, de la Compañía Trasmediterránea.

El 2 de julio salían de Ferrol para Valencia los expedicionarios que embarcarían en el *Ártabro*, cuya partida estaba prevista para el 4 de octubre. El 27 de julio de 1935, el buque se entregaba oficialmente al Patronato de la expedición, acompañado de un hidroavión Havilland Moth Major, dotado de una cámara fotogramétrica y estibado en el garaje de la cubierta de popa. Para asistir a este acto se había desplazado desde Madrid el doctor Marañón, presidente del citado organismo, así como Pablo Hermida, de la Dirección General de Aeronáutica. A bordo del buque estaban el capitán Iglesias y gran parte de los componentes de la expedición. Tras el acto protocolario, el *Ártabro* desatrancó y salió a mar abierta, donde tanto las autoridades como los invitados asistentes pudieron comprobar el perfecto comportamiento de todos sus elementos. A las 13.00 regresaba a su base. Una hora más tarde se servía un banquete en el que se pronunciaron emotivos discursos y que concluyó con un brindis por el éxito de la expedición. El 29 de agosto, en reunión magna celebrada por las fuerzas vivas, en medio de un entusiasmo indescriptible se acor-



El buque Ártabro, de Pedro López Gómez. La Expedición Iglesias al Amazonas

dó invitar a la entrega oficial del *Ártabro* a Alcalá Zamora y su esposa, así como al Gobierno en pleno. Igualmente se convino regalar, por suscripción popular, una bandera al buque. El 30 de agosto de 1935 se conoció que la viuda de Ramón Caimi, antiguo cónsul de la República Argentina, había entregado un pendón, bordado en oro y pintado —reproducción exacta del que llevó Colón a América—, destinado al *Ártabro*. El 10 de septiembre de 1935, un comercio de Ferrol exhibía en su escaparate la bandera que por cuestación popular se había regalado al buque. El 13 de septiembre se daba a conocer la concesión de la Cruz de segunda clase del Mérito Naval al teniente coronel de Ingenieros de la Armada Jaime González Aledo, autor del proyecto de propulsión eléctrica del buque expedicionario. Para conmemorar la salida del *Ártabro* estaba prevista la botadura del segundo de los buques minadores encargados por el Gobierno. Ambos actos se revistieron de una solemnidad extraordinaria, con la presencia del Gobierno en pleno. Pero, a pesar de las manifestaciones triunfalistas y del fervor patrio que se respiraba en determinados círculos científicos y sociales, se barruntaban algunas dificultades para que la expedición al Amazonas se llevase a efecto.

Una vez que el *Ártabro* estuvo prácticamente listo, y fijada para el 12 de octubre de 1935 la fecha de su salida hacia el continente americano, las



El Ártabro

presiones de las autoridades municipales de Valencia, Ferrol y Sevilla para que el buque zarpase desde sus respectivas ciudades se recrudecieron. Ya a mediados de agosto el teniente de alcalde sevillano, Manuel Bermudo, informó al Consistorio de sus gestiones para que el *Ártabro*, después de zarpar de Ferrol, hiciese escala en Sevilla para desde aquí partir hacia el Amazonas, obteniendo del jefe de la expedición, capitán Iglesias, la confirmación de la escala. Asimismo, había solicitado que el buque arbolase la bandera de la Raza el día en que zarpase hacia América, y sugería invitar al solemne acto, que coincidiría con la inauguración del Congreso Internacional de Americanistas, al alcalde ferrolano. Ferrol, por su parte, reclamaba acoger la partida de la expedición invocando la impronta galaica de la denominación del barco y la condición de ferrolano del cabeza de la expedición. Por último, los valencianos aducían que, para terminar debidamente el alistamiento del *Ártabro* y subsanar cualquier eventualidad técnica de última hora, lo conveniente era que el buque iniciara el viaje desde la ciudad en que se había construido. El capitán Iglesias arbitraba entre estas rivalidades regionales manifestando que la expedición tenía carácter nacional y que, por lo tanto, correspondía al Gobierno designar el puerto de partida, criterio asumido igualmente por el Patronato.

El 11 de octubre de 1935 llegaban a Cádiz varios embajadores sudamericanos, entre ellos el de Chile y el de Argentina, para asistir a las celebraciones por la partida del *Ártabro*. El comandante de la fragata *Presidente Sarmiento* ofreció al embajador argentino un banquete en el buque de su mando. El 26 de diciembre el capitán Iglesias manifestaba desde Ferrol que el *Ártabro*, fondea-



Sello conmemorativo de la Expedición Iglesias al Amazonas. Sociedad Filatélica de Madrid

de mil solicitudes para formar parte de la dotación del buque. A mediados de marzo, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones expedía la patente de navegación mercantil del *Ártabro*. El barco estaría mandado por Luis González de Ubieta, capitán de corbeta, al que auxiliaría como segundo José de Pedro Fernández, teniente de navío e ingeniero radioeléctrico.

El desencanto

Sin embargo, el domingo 22 de marzo de 1936, el diario *Abc*, en su sección «En pocas líneas», insertaba un escueto comunicado:

«Se desiste oficialmente de la expedición, capitaneada por Iglesias, a las fuentes del Amazonas. La expedición, el barco *Ártabro*, los resultados, el carácter científico, explorador y épico de la hazaña, eran, y serán, glorias del esfuerzo, el valor y la técnica españolas. Se ha desistido. No interesa nada de eso en estos momentos».

Ya la víspera, el ministro de Instrucción Pública había insinuado que la mejor salida para la expedición Iglesias era renunciar a consumarla, y sobre el *Ártabro* señalaba que

«[sobre este] viejo y casi inservible buque han caído todas las energías de los Gobiernos; pero a pesar de esto, por unas u otras causas la expedición no ha podido realizarse. El Gobierno entiende que aun cuando es muy interesante conocer algunos puntos del Amazonas, no lo es menos el organizar expediciones con el mismo fin a otros puntos lejanos de la soberanía española».

El gobierno del Frente Popular, en Consejo de Ministros convocado para el 24 de marzo de 1936, adoptó el trascendental acuerdo de desistir de realizar la expedición:

LA EXPEDICIÓN DEL ÁRTABRO AL AMAZONAS: DE LA ILUSIÓN AL DESENCANTO

«Considerando las dificultades inherentes a toda empresa, como es la de la expedición Iglesias al Amazonas y las actuales circunstancias de España, que obligan al Estado a prestar una mayor atención a los problemas de su reconstitución interior, sin renunciar definitivamente a llevar aún a cabo una obra de tal índole para el prestigio de España en América, el Gobierno acuerda aplazar dicha expedición científica...».

Se alegó que el coste del proyecto era excesivo en proporción a sus presumibles resultados, así como la indiferencia suscitada en ciertos círculos científicos nacionales y ciertos amagos de animosidad mostrados por las repúblicas americanas por cuyo territorio iba a discurrir la expedición, aunque todos estos impedimentos entraban dentro de lo previsible, pues ya en el Consejo de Ministros de 26 de septiembre de 1935 se citaba:

«Se acordó orillar algunas dificultades surgidas con motivo de la expedición al Amazonas del *Ártabro* que ofrece un Estado sudamericano. A este respecto, la fecha señalada para realizar la salida, que es el día 12 del próximo mes de octubre, se aplazaría en caso preciso».

El articulista Juan B. Robert ironizaba sobre el boato magnificador que había rodeado al proyecto: «... se emitió y circuló una serie de bonitos sellos de correos conmemorando la salida de la Expedición... antes de salir». Y concluía:

«En resumen, que si ahora resulta doloroso que la expedición al alto Amazonas quede en proyecto, tanto más lo es el sentido apoteósico, de epopeya, que antes se le concedió, para venir a parar en su fracaso antes de emprenderse el viaje, para que fuera de aquí se catalogue como una “cosa de España” más».

Un editorial de *El Sol* de 25 de marzo de 1936 trataba de justificar la decisión gubernamental de suspender la empresa:

«La interferencia del asunto relativo a los planes del viaje del *Ártabro* al río Amazonas en los Consejos de Ministros celebrados de tres meses a esta parte, y entre los problemas políticos y de administración que al gobernante plantea el afán de cada día, no deja de ofrecer curiosos caracteres. Una vez realizados todos los preparativos de la expedición, seleccionado el personal científico de la misma y lanzada a los cuatro vientos desde hace cuatro años, la noticia de la inminencia del comienzo del viaje ha venido sufriendo este constante aplazamiento hasta llegar el día de ayer, en que el Gobierno se pronuncia por la suspensión definitiva de la realización de la empresa tal y como se había concebido y preparado por el Patronato correspondiente, del que era brazo ejecutor el capitán Iglesias. La decisión ha sido madurada en deliberaciones de varios Gabinetes. Nadie, por lo visto, estaba convencido de la necesidad de la gesta preparada, y sobre todo del rendimiento de la misma. No ocurre así con otra expedición de pretensiones análogas a la de Iglesias, que a toda prisa se está preparando en Francia, bajo la protección y con el concurso de altas instituciones científicas. Mas no es la ocasión de discutir el acuerdo del Consejo en cuanto a la suspensión del viaje. En un editorial publicado

en este mismo sitio señalábamos la necesidad de dar una aplicación conveniente a los medios acumulados para la expedición del *Ártabro*. Si se ha renunciado a la realización de una empresa de vasto alcance, como era la exploración de parajes de la cuenca amazónica, se ha centrado el objeto de la expedición en otra de menor alcance espectacular, pero quizá de momento más provechosa, como es el destino del *Ártabro* a exploraciones en nuestras colonias de África, acerca de cuyas características, fauna, flora y elementos de vida y posibilidades que ofrecen se tienen versiones incompletas cuando no erróneas o sujetas a un completo desconocimiento. No se desaprovecharán con esto gastos cuantiosos realizados en la preparación de una empresa costosa. Mas en lo sucesivo conviene que no se peque de ligereza en la adopción y patrocinio de iniciativas si es que no se tiene la seguridad y la firme voluntad de que han de cuajar en hecho consumado, por ser en sí y sin lugar a interpretaciones subjetivas de plena conveniencia o de necesidad».

Analizando objetivamente las causas de la suspensión, debemos señalar que la principal fue la crisis política que atravesaba la nación, sacudida por las turbulencias sociales. También tuvieron su peso en la decisión las dificultades económicas y los recortes presupuestarios adoptados, las desavenencias entre el capitán Iglesias y algunos componentes del Patronato, así como las disensiones entre los propios componentes de este, escindido en bandos, y los enfrentamientos entre los científicos y los marinos que formaban parte de la expedición. Los salarios y plantilla de los expedicionarios, así como la financiación del proyecto, también influyeron en la decisión de cancelar la expedición y acarrearón la dimisión del capitán Iglesias como secretario del Patronato. Debemos considerar igualmente que el proyecto inicial era más modesto respecto del que fue cobrando forma posteriormente. Fue precisamente el apoyo de las entidades científicas españolas al proyecto de Iglesias y el entusiasmo con que lo acogieron lo que amplió el horizonte de la expedición, cuyos objetivos originales, reiteramos, eran menos ambiciosos en cuanto a duración y presupuesto. Pero tanto la Escuela de Ingenieros de Minas como el departamento de hidrografía del Ministerio de Marina, así como la Sociedad Geográfica Nacional, el Museo Nacional de Ciencias Naturales y otros muchos organismos oficiales de reconocido prestigio, informaron favorablemente sobre la expedición, alentando al forjador del proyecto a fijar para este metas más ambiciosas. Y así, se consideró la posibilidad de incrementar el tamaño del barco, así como el número de tripulantes, el personal científico, la duración, los materiales, etc. A pesar de que ante esta suspensión surgen inútiles protestas de eminentes personajes pertenecientes tanto al ámbito científico como al político, la decisión gubernamental está tomada y es considerada firme. Todos coincidían en afirmar que la expedición, de haberse llevado a término, habría constituido un éxito por la preparación, aptitud y entusiasmo de los participantes y la calidad del material incorporado.

El decreto de suspensión disolvía el Patronato de la Expedición Iglesias al Amazonas y nombraba una comisión liquidadora cuyo presidente sería Luis González de Ubieta, secretario técnico del Patronato, comandante del *Ártabro* y capitán de corbeta de la Armada. Como vocales figuraban Luis Romano

Mestas, comandante de Intendencia de la Armada, Guillermo Fernández, Alejandro Otegui Vicandi, Manuel Artilles Pérez, José Cuatrecasas Arumí, Federico Bonet Marco y Fernando Álvarez Suárez, que actuaría como secretario. Se creó una Junta de Exploraciones Científicas, dependiente del Ministerio de Instrucción Pública, cuya finalidad era promover y organizar los viajes de estudio que fueran necesarios para alcanzar un conocimiento profundo de los territorios africanos bajo influencia española. Todo el material que se había adquirido para la expedición, incluidos los aviones, pasaría al Instituto Geográfico. El *Ártabro* se cedió al Ministerio de Marina, donde quedó a disposición de los organismos que lo precisasen para los fines científicos que promovieron su construcción.

Al estallar la Guerra Civil, el *Ártabro* se encontraba fondeado en Cartagena, comandado todavía por el capitán de corbeta Luis González de Ubieta. Militarizado, fue destinado a la base de Málaga, donde se lo habilitó como buque hospital y residencia de jefes republicanos. A mediados de septiembre de 1936, el *Diario Oficial* insertaba una orden por la que el comandante médico de la Armada Francisco Pérez Cuadrado y Rodríguez cesaba de prestar sus servicios en el buque *Ártabro* y quedaba en la situación de disponible forzoso en Cartagena. Al caer la ciudad, tomada por las tropas nacionales, fue hundido por su propia tripulación el 7 de febrero de 1937. Rebotado el 16 de febrero de 1937, tomó su mando el capitán de corbeta Francisco Fernández de la Puente, quien asumía a la par la jefatura del Estado Mayor de la base naval de Málaga. En el *Boletín Oficial del Estado* número 141 de 10 de marzo de 1937, a propuesta del jefe de la base malagueña se dispuso que a partir del 14 de febrero último el buque *Ártabro* pasase a tercera situación. La disposición estaba firmada por el almirante jefe del Estado Mayor de la Marina, Juan Cervera Valderrama. Y en el BOE correspondiente al 7 de diciembre de 1937, número 413, a propuesta del Estado Mayor de la Armada, el generalísimo de los Ejércitos Nacionales dispuso que a partir del día primero de diciembre del corriente año el *Ártabro* pasase a segunda situación. El general secretario, Germán Gil Yuste, rubricaba esta segunda disposición.

A mediados de febrero de 1942, el *Diario Oficial de Marina* publicaba la siguiente disposición: «Sin perjuicio del mando del cañonero *Calvo Sotelo* que tiene conferido, se nombra comandante de quilla del *Ártabro* al capitán de corbeta (A) Manuel Seijo López».

El 5 de abril de 1943, una vez reparado en los astilleros de la Unión Naval de Levante, donde le instalaron nuevos motores de propulsión, zarpaba para quedar afecto a la Escuela Naval de Marín. Había permanecido una larga temporada en la capital valenciana habilitado como base y delegación flotante de la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques. Posteriormente pasó a formar parte del grupo de buques del Instituto Hidrográfico de la Armada.

Años más tarde, en mayo de 1944, era el capitán de corbeta Luis Cadarso González quien asumía el mando del *Ártabro*. En febrero de 1945 le sucedía en el cargo el también capitán de corbeta José M.^a Mena y Ruiz del Portal, al que asistía como segundo el teniente de navío Guillermo Rodríguez Catalán

de Ocón. Mena permaneció en el citado cargo hasta el 30 de octubre, en que fue relevado por el de igual empleo Francisco de la Rocha Mille. A primeros de 1946 pasó a ser su comandante interino el teniente de navío José M.^a Turnay y Turnay. A finales de 1948 el teniente de navío Luis Martínez-Cañavate Ballesteros asume el cargo de segundo comandante.

A fines de julio de 1949, una disposición del Ministerio de Marina ordenaba el cambio de nombre del buque *Ártabro* por el de *Juan de la Cosa*. En octubre de 1950 se encontraba en el arsenal gaditano de La Carraca, donde se le sometió a una gran carena y quedó habilitado como buque planero. En el *Boletín Oficial del Estado* número 309 de 25 de diciembre de 1975 se anunció la venta en pública subasta del buque hidrógrafo *Juan de la Cosa* con un precio tipo de 3.594.955 pesetas.

Bibliografía y fuentes

LÓPEZ GÓMEZ, Pedro: *La Expedición Iglesias al Amazonas*. Organismo Autónomo Parques Nacionales, Madrid, 2002.

—: «El capitán Francisco Iglesias Brage en Leticia. Un gallego properuano en la Comisión de Administración del Territorio (1933-1934)», en *Anuario de Estudios Americanos* LVIII, núm. 2, 2001. Departamento de Biblioteconomía y Documentación, Universidade da Coruña.

MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, S.A., Madrid, 1998.

ROBERT, Juan B.: Artículos publicados en *Las Provincias* (5 octubre 1933, 30 agosto 1934, 25 junio 1935 y 19 diciembre 1952).

Boletín de la Real Sociedad Geográfica, CXLIV. Enero-diciembre 2008, Madrid.

CSIC: «Crónica de la Expedición Iglesias al Amazonas», vols. 1 al 14, años 1932 al 1935. Biblioteca Museo Nacional de Ciencias Naturales.

Expediente de la Expedición Iglesias al Amazonas. Correspondencia ACNO 347/005.

Hemerotecas de *Abc*, *La Gaceta de Tenerife*, *La Prensa*, *Diari de Tarragona*, *La Vanguardia*, *Madrid Científico*, *Mundo Gráfico*, *La Guinea Española*; hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España.

Archivo de la UAM.

Archivo de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Archivo de la *Revista General de Marina*.