

# BREVE SEMBLANZA DEL ALMIRANTE GUILLÉN TATO (1897-1972)

María GUILLÉN SALVETTI



E prácticamente imposible reseñar en estas pocas páginas la vida (1) y obra (2) fecundas de mi padre, Julio Guillén Tato, pero voy a intentar al menos reunir algunos recuerdos para esbozar las líneas generales de su personalidad, añadiendo alguna noticia o alguna anécdota que se desconozcan.

Hijo y nieto de alicantinos, nace en Alicante «cara al puerto; viendo las palmeras desde lo alto, como los pájaros» (3), un 5 de agosto de 1897. Su niñez transcurre en su ciudad natal en un entorno familiar artístico. Su padre, que fue alumno de Casto Plasencia en Madrid, recibía en su estudio a los hermanos Benlliure, a Marcelino Santamaría, a Gabriel Miró, e incluso alojaba en su casa en sus visitas a Alicante a su fraternal amigo Sorolla. Influido por esta circunstancia y debido también a sus aptitudes artísticas, se prepara para la carrera de arquitecto, pero la impresión que le produce la visita de la escuadra española a Alicante en 1913 le hace cambiarla por la de marino de guerra, ingresando a los seis meses de su preparación, y a los dieciséis años de edad, en el Colegio Naval de San Carlos, de Cádiz. Allí nacerá su entusiasmo por la arqueología, la historia marítima, la cartografía, el léxico mariner, etcétera. De alumno asiste embarcado a la guerra de África, obtiene sus primeras recompensas y hace sus primeros «pinitos» en las Letras. Ya de oficial, su inquietud por todo lo que atañe a la Marina le lleva a inscribirse en 1921 en el primer curso de Aeronáutica Naval que se crea en España. Es por esa época también cuando pide ir voluntario a Marruecos, dándose la circunstancia de ser el primer piloto que arrojó granadas de mano desde el aire. Su actuación le valdría nuevas condecoraciones. También su amor al riesgo le lleva a participar en 1923 en la trágica competición de la «Copa Gordon-Bennet» de Bélgica,

(1) RAMOS, Vicente: *El Almirante y el polígrafo don Julio Guillén y Tato*. Valencia, 1973.

(2) GUILLÉN SALVETTI, María: *Bibliografía de don Julio F. Guillén Tato*, Ministerio de Defensa. Madrid, 1999.

(3) GUILLÉN, Julio: *Discurs del mantenedor... en els LXXXIV Jocs Florals de la Ciutat i Regne de Valencia*. Valencia, 1967, p. 5.

pilotando el globo *Hesperio*. Tras un laborioso aterrizaje, donde resulta herido, consigue el primer lugar para España y el cuarto internacional, por lo que se le concede la Medalla al Premio Aeronáutico que, por no existir, se crea para él. Los primeros informes de sus superiores durante su vida de joven oficial fueron los de: «laborioso, inteligente y de una esmerada educación»; «de excepcionales cualidades, algunas como su serenidad admirable [...]». Posee vasta ilustración especializada en historia de la Marina antigua y moderna, arquitectura, dibujo lineal y descriptivo, pintura y, en general, en todas las artes»; «oficial inteligente, aficionado a la profesión, bien educado y caballero...», informes que pienso cumplen con este artículo de las Ordenanzas que obligan a sus oficiales a instruirse sin descanso y al trato cortés con los demás.

Casado en 1924 con otra alicantina, María Salvetti de Sandoval, descendiente por varias ramas de la familia del marino Jorge Juan, pasan los primeros años en el Prat de Llobregat, consigue los títulos de piloto de globo libre y de dirigible, pero debido a una lesión que sufre en un accidente de aviación cesa en la Aeronáutica Naval y se instala en Madrid, donde es comisionado en 1927 para recomponer la nao que se construyó en 1892 para el IV centenario del descubrimiento de América, pero que por considerarla una obra de al menos medio siglo posterior a la época en cuestión no pudo aprovechar, teniendo que empezar desde cero. Para ello recorre durante dos años archivos y museos españoles y extranjeros, a fin de obtener toda clase de datos que pudieran serle útiles. Estos estudios le llevaron a considerar entonces que la *Santa María* debió de ser *carabela* y no *nao*, aunque más tarde no tuvo la certeza absoluta de que fuera lo uno o lo otro. «Pero, fuera o no *carabela* la de Colón —dice en cierta entrevista (4)— lo importante es haber construido una *carabela* cuando se creía que el tipo no existía, sino que se daba a toda embarcación ligera. Demostré que era un tipo determinado, y además la construí». Fruto de esta investigación arqueológica fue su obra *La carabela «Santa María». Apuntes para su reconstrucción*, su primer libro, que ve la luz en 1927, y que entusiasma al rey don Alfonso XIII de tal modo que decide se construya para la Exposición Iberoamericana que iba a tener lugar en Sevilla en 1929, tarea que emprende siguiendo la técnica de los carpinteros de ribera del siglo xv, con herramientas que por falta de documentación tuvo que sacar de representaciones antiguas. Todo fue estudiado minuciosamente, tanto pertrechos como mobiliario, vajilla, etc. Hasta el más pequeño clavo fue hecho a mano, con lo que se logró una armonización de lo artístico, histórico y científico para que no sólo todo resultara perfecto, sino que además fuera capaz de navegar. Porque, ya desde el primer instante de aceptar su reconstrucción, pensó en realizar a bordo de ella la misma ruta

(4) GÓMEZ SANTOS, Marino: «El almirante Guillén. Las Letras y el Mar». ABC. Madrid, 1 de diciembre de 1968.

colombina de la primera expedición del descubridor, navegando con los mismos medios que él navegó y en idénticas condiciones, es decir, sin ningún instrumento moderno (salvo la radio para estar al tanto de las noticias), ni escolta, lo que preocupaba al monarca: «¿Cómo vais a hacerlos a la mar sin escolta?», preguntaba. Mi padre trataba de convencerle de que si no era así no tendría gracia. Pero el Rey no se mostraba convencido. Al fin preguntó: «¿Y si no llegáis...?» «Majestad —le contestó mi padre— los marinos salimos para llegar, pero si no llegáramos, eso se arregla con una misa de tres curas en San Francisco el Grande».



Este proyectado viaje, no exento de riesgos, de unos dos años y medio de duración, recibió un sinnúmero de solicitudes de personas de todas clases, entre ellas las de sus compañeros, pero las que más le llenaron de orgullo fueron las de aquellos marineros que estuvieron embarcados bajo su mando. El viaje no se pudo realizar, y una de las últimas palabras que pronunció Alfonso XIII en suelo español al despedirle mi padre en Cartagena fueron: «Que conste, Guillén, que si no has ido a América no ha sido por mi culpa».

El ceremonial marítimo exige que cuando una autoridad visita un buque su comandante debe hacerle entrega de su bastón de mando, y así, en la visita que doña Beatriz y doña Cristina de Borbón realizaron a la *Carabela del Rey*, rompió su bastón en dos trozos, entregándoles uno a cada una de las infantas. Algún tiempo después recibió un precioso bastón con el puño de oro y las firmas de ambas grabadas en él. Esto y el rumor de que el Rey iba a concederle el título de marqués de la carabela *Santa María* fueron las únicas recompensas que recibió de nuestro país. Sus desvelos no le produjeron ventaja honorífica o material alguna, y lo anecdótico es que se concedió en cambio la Cruz del Mérito Naval al comandante militar de Cádiz, puerto de donde zarpó la carabela. Del extranjero, por el contrario, recibió condecoraciones de Portugal, Noruega y Suecia, e incluso algunas casas americanas muy fuertes le ofrecieron cantidades bastante considerables para que el dibujo de su carabela le sirviera de marca, cosa que rechazó siempre. «¿Cómo iba yo a escribir —mani-

festó a cierto periódico valenciano (5)— que el jabón tal o cual es el mejor del mundo lo dice el comandante de la *Santa María*?».

Otra misión que se le encomendó ese mismo año de 1927, y que constituiría ya para siempre su «verdadera razón de ser», sería la organización del Museo Naval de Madrid, que por aquel entonces era «un almacén abarrotado y sin vida» (6). El 1932 es nombrado director del mismo, y gracias a su labor entusiasta, su completa dedicación y su gran capacidad de trabajo, lograría hacer de él «uno de los mejores del mundo», en palabras del académico don Antonio Ballesteros Beretta (7). No sólo organiza ficheros, instala modelos, prepara publicaciones y organiza exposiciones, sino que se encarga él mismo de su decoración, pintando en el techo de la Sala de Investigadores —izado en una camilla, aprovechando cierta inmovilidad obligada debida a un accidente de aviación— el firmamento, tomado de un grabado de Dürero, o dibujando las alfombras de nudos que nos hacía tejer. En el Museo tuvieron lugar toda clase de manifestaciones, ya fueran cursillos de arqueología naval, de cartografía, de folklore marítimo, de historia de América, lectura de piezas teatrales, conciertos de cámara, concursos de carteles, conferencias o exposiciones —la mayor parte de carácter científico—, pero algunas también dedicadas a los niños, como la exposición de dibujos infantiles de tema marinero o la de barcos en botella, algunos hechos por él mismo, y todas con una aportación didáctica, nueva entonces, a base de atractivos letreros y explicaciones al alcance de todo el mundo. «Nuestro país está obligado a tener el mejor museo del mundo. Un museo convertido en enseñanza con capacidad para explicar lo que ha sido la presencia y la acción de los españoles en los mares del mundo» (8).

Su vida fue una lucha continua por conseguir un local más apropiado, por aumentar sus colecciones, por una mayor asignación económica y de personal, etc. En cierta época estuvo tan desasistido que se vio obligado a cerrarlo, no permitiéndose las visitas. Un día una autoridad extranjera muy importante quiso visitarlo y mi padre tuvo que acceder a ello, si bien con la condición de que se le asignasen unos 40 marineros, que el día de la visita distribuyó un poco por todas partes... para tapar los agujeros del linóleo. Pasaba mucho tiempo allí, robándole horas de descanso o a estar más tiempo con nosotros. Solía decir que «la vida era muy corta para todo lo que había que hacer. Que harían falta, al menos, cuatro vidas». Tuvo también la satisfacción de permanecer en su cargo hasta su muerte, incluso mucho después de haber cumplido la edad reglamentaria para su retiro. La generosidad y el afecto de los directo-

(5) «Una charla con el director del Museo Naval». *Las Provincias*. Valencia, 1 de enero de 1943.

(6) GUILLÉN, Julio: *Historia del Museo Naval* (manuscrito).

(7) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Contestación al discurso de recepción de [...] don Julio F. Guillén*. Madrid, 1943, p. 62.

(8) GIMÉNEZ, Salvador: «Diálogos en el Museo Naval con el almirante Guillén, etc.». *ABC*. Madrid, 16 de junio de 1969, pp. 3-6.

res que le han sucedido han hecho respetar su despacho, conservándolo tal como él lo dejó, y quién sabe si el hecho de que el Museo Naval permanezca en Madrid se deba a su «tozudez», al negarse a trasladarlo, como deseaba cierto ministro de Marina, a las Atarazanas de Barcelona, al responderle: «¡Antes tendrás que pasar por mi cadáver!». Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA desde 1939, creó para ella la sección de *Miscelánea*, un rinconcito de la Historia en donde cabe todo lo amable, curioso, divertido y aun chismoso» (9), que aún existe.



Otras obras suyas fueron la instalación del Museo Marítimo de la Torre del Oro, de la que fue alcaide, y la del Archivo-Palacio «Don Álvaro de Bazán». De la lectura de los legajos de este último saldrían nuevos temas para libros y artículos. Otra, en cambio —urbanística ésta—, que no llegó a realizarse fue la creación de un pueblo de pescadores en torno al estanque de la Casa de Campo de Madrid, con un bergantín fondeado, calles típicas pobladas de bodegas donde se sirvieran todos los platos del litoral español, reproduciendo algunas casas de marinos (como la de Jorge Juan en Elche, o la de Pinzón en Palos), lonja del pescado, cofradía de pescadores, puerta del mar, astilleros, taller de velas, capillas de advocaciones marineras, etcétera.

Gran patriota, se preocupó siempre de reivindicar nuestra Historia, así como de resucitar la memoria de la Marina española, que por aquel entonces estaba prácticamente olvidada, contribuyendo a crear en nuestro país ambiente para «las cosas de la mar». Demostró que *España aprendió a navegar en libros españoles*, porque españoles fueron los primeros libros de náutica; que las primeras cartas marítimas fueron catalanas-baleares, y no italianas como se creía; que la brújula era de origen catalán y no italiano, etc. Rehabilitó igualmente la memoria de muchos marinos, como la del marqués de la Ensenada, consiguiendo se le enterrase en el Panteón de Marinos Ilustres. Aprovechaba cualquier ocasión para rememorar un hecho que tuviera relación con la Marina, como, por ejemplo, cuando organizó una gran romería compuesta por marinos, marineros y pescadores para cumplir el voto de Juan Sebastián de Elcano en la iglesia de la Santa Verónica, de Alicante, que no había sido cumplido. Llevaba la Marina «a flor de piel». Todo lo que afectaba a la Marina española le afectaba a él personalmente, no transigiendo nunca en desvirtuar o silenciar nuestra verdad histórica, aunque la política del momento así lo aconsejara. Recuerdo que se negó siempre a salir a saludar a toda comisión

(9) GUILLÉN, Julio: *Revista General de Marina* (agosto-septiembre). Madrid, 1971, p. 87.

americana que visitaba el Museo Naval mientras este país no cambiase su acusación sobre el hundimiento del *Maine*, o que se diera de baja del US Naval Institute, de Annapolis (Maryland) por no haber querido rectificar su presidente un artículo ofensivo contra nuestra Armada; o lo que fue un verdadero «bombazo», declarar en un coloquio internacional de los descubrimientos, celebrado en Lisboa, que no fue Cabral el descubridor de Brasil, sino Pinzón. También con ocasión de una visita oficial al príncipe de Gales —el futuro Eduardo VIII—, al recibirle éste en pijama, se marchó diciéndole que «volvería cuando se hubiera vestido».

Ya se ha escrito en varias ocasiones la influencia que ejerció en él a lo largo de toda su vida el marino alicantino Jorge Juan, su ángel tutelar, «quien por muchas causas insondables ha presidido todos los momentos de mi vida» (10). Sobre él publicaría uno de sus primeros artículos a los dieciocho años, y su segunda obra importante, *Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre Guiral y la mención del Meridiano*, publicada en 1936, pero quizá se desconozca que pensaba versar su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia en 1943 sobre estos dos marinos por las cortes de Europa, pero que por estar traspapelada la documentación en el Archivo de Simancas tuvo que cambiarlo por el de *Cartografía Marítima española*; o que cuando tuvo que adoptar un nombre falso para salir como refugiado de Valencia en 1937 eligió el de «Jorge Juan y Santacilia, natural de Novelda e hijo de don Bernardo y doña Violante...». Su fallecimiento en 1972 le sorprendería organizando el segundo centenario de la muerte del sabio español y, curiosamente, la última palabra que escribió en una carta que no pudo terminar fue la de «Jorge Juan».

Julio Guillén era persona ocurrente y espontánea. «Su personalidad, su gran personalidad, unidas a su [...] talento fulgurante, sensibilidad artística, tesón en el estudio y a una jovialidad sana y atrayente» (11), pero también a un carácter demasiado franco, que a veces «juzgaba en voz alta a personas y hechos, y decía deliberadamente lo que pensaba y sentía, sin preocupación por la vehemencia del impulso ni cautela alguna respecto a los efectos» (12), le crearon la enemistad de cierto personaje engreído y vengativo que conoció al refugiarse en la legión polaca de Madrid, tras su cautiverio en la cárcel Modelo, cuya acusación le supuso un Consejo de Guerra y su separación del servicio activo de la Armada —ya antes había sido cesado por decreto de Manuel Azaña del 21 de noviembre de 1936—. Y, aunque años más tarde sería rehabilitado y declarado «sin cargos», la amargura que le produjo verse apartado injustamente de la Marina, que tanto amó, le cambió su carácter alegre y abierto, volviéndole desconfiado y solitario. De esos años es su

(10) GUILLÉN, Julio: *Una curiosa leyenda de Montserrat*. Madrid, 1927, p. 9.

(11) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Ob. cit.*, p. 68.

(12) PAVÓN, Jesús: *Excmo. Sr. D. Julio Guillén y Tato*. Bol. de la Real Academia de la Historia. Cuad. III. Madrid, 1973, p. 46.

libro *Del Madrid rojo. Últimos días de la cárcel Modelo*, publicada en plena guerra civil bajo el seudónimo de «El Preso 831».

Con cierto gracejo y facilidad para escribir (sus borradores apenas si llevan correcciones), su pluma «siempre escribió y escribiría para la Marina» (13). Ya desde 1933 colaboraba en el Diccionario de la Real Academia Española, enviando nuevas voces o corrigiendo otras —decía que él coleccionaba voces como otros coleccionaban sellos—. Decidió estudiar el valenciano —su lengua vernácula— a sus setenta años, seguramente para poder saborear mejor el que según Cervantes era «el mejor libro del mundo», el *Tirant lo Blanch*, de Joannot Martorell, del que trató en *Lo marinero en el Tirant lo Blanch* y en *Un golpe marinero en el siglo xv* (14), ilustrándolos con sus propios dibujos. Entre otros trabajos lexicográficos destacan *La parla marinera en el diario del primer viaje de Colón*, *Algunos americanismos de origen marinero*, *El diccionario marítimo de 1831*, etcétera. Proyectaba publicar un diccionario histórico e ideográfico de léxico marinero de todo el ámbito español y de ultramar, con más de ochenta mil cédulas y quince mil dibujos de su propia mano, que no llegó a ver la luz por quiebra de la editorial, así como un diccionario marítimo valenciano que no pudo terminar. Y quizá para descansar un poco de trabajos más serios, inventó los *Cuentos de Lourido* (15), un contraamaestre de la Marina de guerra isabelina, que parecía tan real que Pontevedra, ciudad donde le hizo nacer, le dedicó una calle. Ingresó en la Real Academia de la Lengua Española en 1963, versando su discurso sobre «El lenguaje marinero». Pero, es en su correspondencia epistolar donde más se aprecia la espontaneidad y frescura de su estilo. Es una delicia leer las impresiones de su primera visita a Hispanoamérica en 1946, en sus cartas al subdirector del Museo Naval. Por ejemplo, cuando le escribe sobre el gran número de conferencias que le piden, sin tener tiempo material para prepararlas, le dice: «Ya he aprendido como los curas de pueblo, que sólo saben un sermón y lo colocan en todas las fiestas...» o, «Cuando veo gente, una mesa y un vaso de agua, sin querer digo: señoras y señores... y me pongo a hablar». Y en otra ocasión al relatarle que ha almorzado con Martínez Sierra y Catalina Bárcena: «He pasado unas horas encantadoras y, como a ella no la he visto sino en el teatro, me parecía que yo mismo estaba en escena con ellos y en vano buscaba al apuntador». Al llegar a Buenos Aires le ponen a su disposición un *Packard* de los de mayor eslora. «En mi timidez aún no he preguntado si es para mí del todo o lo tengo que devolver, que es lo que más me temo».

Americanista, llevó allí, desde ese año de su primera misión hasta la última de 1971, la cultura española y marítima, «ganando corazones en toda la

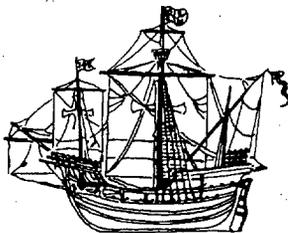
(13) Palabras suyas en el homenaje que le rindió la Marina española al haber sido elegido miembro de la Real Academia de la Lengua (manuscrito).

(14) *Revista General de Marina*, julio, Madrid, 1968.

(15) *Nostramo Lourido*. Madrid, 1949.

América hispanoparlante a base de conferencias y peñotes [...], siendo precioso fermento de la unidad hispánica» (16). También desplegó en Hispanoamérica su patriotismo y su faceta humana, como durante cierta ceremonia en la Escuela Naval colombiana, donde al final de un emotivo discurso acabó regalando su propio sable al primer guardia marina de la promoción. «Acabamos llorando, Marquina, su hijo Luis, yo... ¡y todos!». O cuando se entera de que llaman la *bandera de Guillén* a la que anualmente hacía enviar al fuerte de San Felipe, en Cartagena de Indias, para reemplazar la que forzosamente perdía sus colores al ondear durante todo un año bajo el fuerte sol colombiano: «Jamás pude soñar se honrase en tal medida el apellido que heredé de mis mayores» (17). Amigo de esas marinas hermanas, recibió de todas ellas condecoraciones y nombramientos, pero quizá la distinción que más le emocionó fuera la de «Cadete Honorario» con la que le distinguió la Armada argentina, que incluso siguió honrándole después de su muerte con la colocación, por los cadetes de la fragata *Sarmiento*, de una placa conmemorativa en su despacho del Museo Naval.

El hondo cariño que sentía por todo lo que atañera a la mar le hizo donar el terreno que poseía delante de su casa en Benidorm para que se contruyera una plaza con un monumento dedicado a todos los marinos muertos en el Mediterráneo. Su muerte le sorprende en 1972 siendo contralmirante, y en su testamento pide ser enterrado en tierra alicantina. Su cadáver es envuelto en la Senyera, que por tener los colores de la bandera nacional es dos veces española. Creó que no cabe mayor demostración de amor a su tierra y a su patria.



(16) LANDÍN CARRASCO, Amancio: *ABC*. Madrid, 28 de noviembre de 1972.

(17) «Una bandera española en Cartagena de Indias». *Diario de Barcelona*. Barcelona, 11 de abril de 1948, p. 2.