

EL ALMIRANTE GUILLÉN Y SU DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Manuel MAESTRO LÓPEZ
Presidente del Círculo Letras del Mar

El almirante Guillén, prototipo de militar moderno, de profundo saber y sentimiento artístico impecable.

Gregorio Marañón y Posadillo



OY tomo la pluma para recordar, en el 50 aniversario de su fallecimiento y el 125 de su nacimiento, al almirante Julio Guillén Tato, a quien no tuve la suerte de conocer pero que he podido admirar a través de su obra y de la amistad que me une con sus hijos Jorge Juan y María y con su nieta María José. Y voy a hacerlo rememorando una de sus múltiples facetas: su descubrimiento de América, para lo que no escatimó en construir dos réplicas de la *Santa María*, nave capitana de Colón. Pero, aunque su persona es de sobra conocida, permítaseme hacer una breve síntesis de quien lo fue todo en el mundo de la cultura no solo naval, sino española.

Don Julio quiso nacer en la tierra de sus antepasados, Alicante, y lo hizo el día 5 de julio de 1897, cuando finalizaba el siglo XIX y periclitaba nuestro Imperio y, para compensar, coincidiendo con la fiesta de su patrona, Nuestra Señora del Remedio, en el seno de una familia encabezada por el ilustre pintor Heliodoro Guillén, cuya esposa fue Josefa Tato, gran matrona. Influido muy pronto por las lecturas de Jorge Juan y Santacilia, ingresó en la Escuela Naval, siendo de los primeros pilotos de la Aeronáutica Naval, en cuyo destino consiguió su primera cruz del Mérito Naval. Y muy pronto también tomó la alternativa en el mundo de la cultura naval con el encargo de catalogar el Museo Naval madrileño, recién estrenados sus galones de teniente

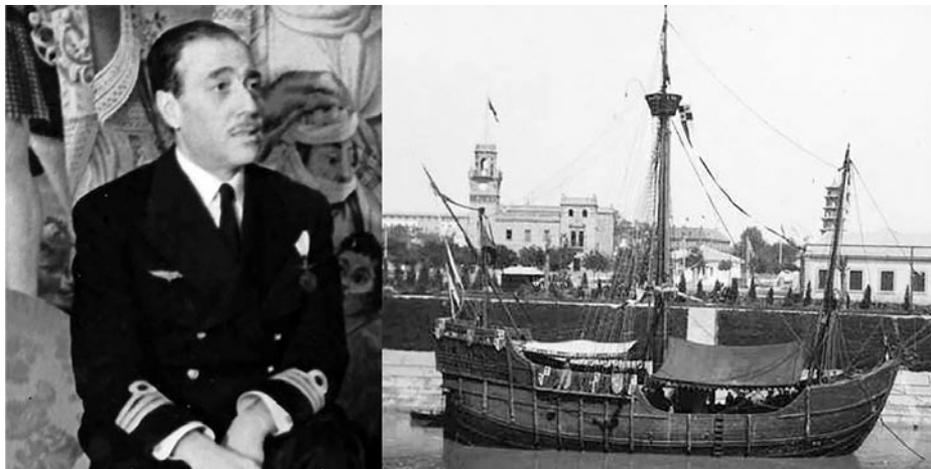
de navío, coincidiendo aproximadamente cuando en 1929 la Armada le encomendó la construcción de una carabela idéntica a la *Santa María* para la Exposición Iberoamericana de Sevilla, de la que fue nombrado comandante, con lo que ya contaba con nave propia para su descubrimiento de América. Y no sería esta su única *Santa María*, pues en 1950 fue nombrado asesor naval para el rodaje de *Alba de América*, película para la que debió construir una nueva réplica del navío colombino.

Ambos encargos «le vinieron como anillo al dedo», pues plasmó materialmente en los mismos su vocación cultural, labrada no solo en la dirección del Museo Naval —frente al que estuvo 40 años hasta que le sobrevino la muerte en 1972—, sino también por su trascendencia en el mundo cultural nacional, en el que ocupó el sillón «e» en la Real Academia Española y el puesto de secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia.

La empresa contaba con el precedente de la misma carabela botada en 1892 para conmemorar el cuarto centenario del Descubrimiento. La tarea le ocupó tres años, pues quiso que se tratase de una reproducción fidelísima hasta en los mínimos detalles, lo que significó su definitiva llave de América, conseguida tras investigaciones arqueológicas realizadas principalmente en los archivos de Sevilla, lo que dio como resultado una carabela —no nao, como se había considerado anteriormente— de 24,50 metros de eslora, 7,90 de manga, calado de 2,25, desplazamiento de 170 toneladas y una dotación de 32 hombres. Guillén no pudo ver realizado más que en sueños su deseo de viajar en su barco hasta América. En 1930 la nave fue trasladada a Huelva para convertirse en parte del museo colombino, bajo la protección del Museo Naval. En 1943 se desestimó su reparación por problemas presupuestarios, y a finales de año causó baja en la Armada. En 1945, cuando era remolcada hasta Cartagena, se hundió en aguas alicantinas como último homenaje al que fuera su mentor.

Una *Santa María* de película

Como respuesta al filme *Christopher Columbus*, producido por los ingleses y desvirtuador de la más mínima realidad, en 1951 Julio Guillén recibió el encargo de construir una nueva *Santa María* que sería la protagonista principal de *Alba de América*, película surgida de la iniciativa del entonces subsecretario de la Presidencia, el capitán de navío Luis Carrero Blanco, apoyado por el ministro de Asuntos Exteriores Martín Artajo y el guionista José Rodolfo Boeta, cuyo texto y convocatoria salieron del recién creado Instituto de Cultura Hispánica, entonces dirigido por Alfredo Sánchez Bella. El rodaje se realizó durante el año 1951, siendo estrenada el 20 de diciembre y exhibida en todos los países de habla española, con lo cual la *Santa María*, capitaneada por el actor portugués Antonio Vilar, viajó de nuevo a América, no así Guillén, que para entonces ya era capitán de navío.



El capitán de fragata Guillén Tato y la carabela *Santa María* en Sevilla.
(Fotografías facilitadas por el autor)

Por coincidencias de la vida, la carabela pasó a formar parte del nonato emporio turístico de Benidorm, entonces un pequeño pueblo marinero de tres mil habitantes, en donde nuestro personaje había adquirido una casita para pasar en familia los veraneos. Guillén conocía el lugar desde muy niño y era consciente de que el paisaje y sus gentes eran los mejores colaboradores para situar al espectador en la América del Descubrimiento, con las limitaciones que entrañaban los diez millones de pesetas de presupuesto con que se contaba para el rodaje.

Construida en los Astilleros Lacomba de Valencia, fue arbolada en Alicante; tuvo para su producción el apoyo del cañonero *Magallanes*, que la remolcó desde las costas alicantinas a las benidormenses, en cuyas aguas se hizo muy popular durante la filmación, en la que nuestro querido amigo Jorge Juan, hijo menor de don Julio, no quiso perder la ocasión de debutar como actor cinematográfico y a la edad de 12 años asumió el papel de indio, como extra, en aquellos paisajes mediterráneos convertidos en la isla Guanahani.

Guillén descubre América

El *Magallanes*, de la Compañía Trasatlántica, sería la nave alternativa que llevaría a Guillén a América en 1946, y no lo hizo en su calidad de marino, sino como académico, formando parte de la misión diplomática que se trasladó a Bogotá para asistir a la toma de posesión de Mariano Ospina como presidente de la República de Colombia. La salida tuvo lugar el 18 de julio desde

el puerto de Cádiz, llegando a Nueva York el 30 del mismo mes para viajar a la capital colombiana el 2 de agosto por vía aérea.

De su travesía en el *Magallanes* declara, entre otras cosas, que «fue estupenda, aunque un poco aburrida, pues el pasaje era todo de grullas y estraperlistas. La noche del 25 de julio vimos una aurora boreal verdaderamente maravillosa... En Nueva York estuve dos días... El vuelo a Miami (cinco horas), estupendo... Miami me pareció una birria; por la noche no pude dormir de calor. Pero por la mañana, al descender la cortina, como mi ventana daba a la playa, quedé maravillado de la vista tropical con cocoteros y todo... Seguí mis prácticas de antropología por los infinitos canales que rodean Miami, acompañado por un guayabo nicaragüense, pariente de la primera mujer de Rubén Darío, con la que aprendí un tanto a usar las acepciones del castellano centroamericano... A medianoche salí en avión, casi cama, y a las dos horas estábamos en Kingston (Jamaica)... A mediodía, llegamos a Barranquilla, en donde el calor era de moco de pavo. A las tres despegamos, remontamos el curso del Magdalena y a las seis aterrizamos en Bogotá... Nuevo recibimiento y un frío horrible. Yo iba de blanco como un tropical cualquiera, y me enfrié... Aquí me llaman doctor y me tratan de excelencia, y me cuesta trabajo darme cuenta de que es a mí».

Cartagena de Indias le impresionó y manifestó en su crónica viajera: «es maravillosa: la población más española que he visto, pues las hay más andaluzas, más castellanas o más gallegas, pero más española, no». Su visita a la Escuela Naval le produjo un fuerte impacto: regaló su sable, que le había acompañado durante treinta años, como premio «Blas de Lezo» para el primero de la promoción.

La llegada a Quito, con la memoria presente de su paisano Jorge Juan, no quedó atrás en emociones. Al día siguiente habló de él en la Casa de la Cultura, y no demoró su visita a la Ciudad Mitad del Mundo para plantar su huella sobre la línea que divide la Tierra entre el norte y el sur, que su conterráneo noveldense contribuyó a trazar en 1736. No quedó atrás en emociones su arribo a Lima el 2 de septiembre, que le pareció estupenda y donde recibió todo tipo de distinciones y atenciones. En una carta manifestaba que estaba encantado, a pesar de encontrarse atareadísimo preparando conferencias y visitas agotadoras. Su escala siguiente fue Santiago de Chile, que le resultó grandioso pero triste, al igual que su ejército, que le pareció más alemán o francés que de América del Sur, lo que le confirmó su desplazamiento a Valparaíso, corazón de la Marina de Guerra chilena, donde, sin embargo, pudo palpar un cariño impresionante a España y a todo lo español.

El 7 de octubre arribó en avión a Buenos Aires, donde realizó numerosas visitas a las principales dependencias navales argentinas, recibiendo un baño de españolismo. Allí se encontró con el hijo de la española Francisca Sánchez y de Rubén Darío, del mismo nombre, que ocupaba el cargo de embajador de Nicaragua en Argentina. Rubén había vivido varios años en Alicante, donde

nació una gran amistad con la familia Guillén, y suspiraba por revalidar el cargo ante la corte española. Otras dos semanas de noviembre las pasó en el lado uruguayo del Río de la Plata como invitado del Gobierno de Uruguay, dictando conferencias en Montevideo y en las principales ciudades del país. Y de aquí volvió a Buenos Aires para trasladarse a Río de Janeiro, con una escala en la paraguaya Asunción, de la que no olvidaría el calor que había pasado: «A ratos en la calle se creen ustedes que se han hecho pis, y no; es que chorrea el sudor por ahí abajo como gárgola de catedral». En Paraguay visitó al presidente de la República y a otras autoridades militares, con la consabida ronda de conferencias y discursos. El 25 de diciembre Guillén regresó a Buenos Aires para recibir los títulos de correspondiente de la Academia de la Historia y del Instituto de Historia y Geografía, así como otras importantes distinciones del mundo naval e intelectual argentino. Y el 21 de enero regresó a España a bordo del buque *Monte Ayala*.

Al año siguiente, el 23 de octubre de 1948, revalidó su particular descubrimiento de América viajando a Buenos Aires para participar en la IV Reunión Panamericana de Consulta sobre Cartografía. Uno de sus primeros encargos



El capitán de fragata Julio Guillén Tato con sus compañeros en el Aeródromo del Prat.
(Fotografía facilitada por el autor)



Almirante Julio Guillén Tato. (Foto: dbe.rah.es/biografias/11133/julio-fernando-guillen-y-tato)

fue la entrega de una imagen de Nuestra Señora del Buen Aire a la Escuela Naval de Argentina, que había cruzado el Atlántico a bordo del destructor argentino *Entre Ríos*. En la reunión sobre cartografía, Guillén desarrolló tres ponencias, cuya trascendencia le obligó a pronunciar otras tantas en diversas entidades docentes, destacando la de la Academia Nacional de Historia, en la que tomó posesión como miembro el 13 de noviembre y en cuyo acto dio una lección magistral acerca de «El espíritu y la ciencia en nuestros navegantes»; el 18 del mismo mes recibió el nombramiento de correspondiente del Instituto de Estudios Genealógicos. El 20 de diciembre embarcó en el buque *Cabo de Buena Esperanza* para regresar a España sin haber podido desplazarse a la Patagonia y a Tierra de Fuego, como era su deseo.

El contralmirante Guillén lo fue todo en el mundo de la cultura, especialmente en el campo naval, y en los rincones más recónditos aparece su huella imborrable: desde su reaparición tras la Guerra Civil tomó también la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA, responsabilidad que mantuvo hasta su fallecimiento en 1972, lo cual es motivo para recordarle hoy en estas páginas, cuando conmemoramos el 50 aniversario de su muerte y el 125 de su nacimiento, con unas breves pinceladas de su tan dilatada como fecunda obra.