



HISTORIAS DE LA MAR

EL CONTRALMIRANTE EXCMO. SR. D. JULIO FERNANDO
GUILLÉN TATO, MARINO, HISTORIADOR, CARTÓGRAFO,
ESCRITOR Y HUMANISTA



UE en el año 1997 cuando el contralmirante Guillén habría cumplido los cien años, ¡el siglo!; Dios no lo quiso y se lo llevó para Sí, un día 27 de noviembre de 1972, a los setenta y cinco años de edad.

LA REVISTA GENERAL DE MARINA, de la que fue director desde la aparición del primer número en su segunda época, en octubre de 1940, hasta su fallecimiento, quiere dedicarle un sentido recuerdo a quien durante tantos años

«llevó el timón» con gran acierto y dedicación.

Nació «don Julio» el día 5 de agosto de 1897, a las seis de la madrugada, en la ciudad de Alicante, siendo sus padres el afamado pintor don Heliodoro Guillén y Pedemonti y doña Josefa Tato y Ortega, recibiendo el agua bautismal el día 8 del citado mes, por el presbítero don Miguel Guirau, en la colegiata de San Nicolás. Pero veamos lo que dice él de sí mismo: «Naisquí cara al port, i segur que els meus ulls varen vere per primera volta la mar y les palmeres des de dalt, con els paraadalets, i que el blau Mediterrani se'n va

eferir espléndid, des del cap de Santa Pola fins al de Alcodre, enjoiellada la seus ratilla ilunyedana amb l'encisadora ill de Tabarca, abans anomenada de Sant-Pau...».

Y en otra ocasión: «Todo... Todo estaba allí: en lo alto de mi casa. Yo era un pájaro rabioso, descubriendo el milagro de una ciudad dormida... Pero mi vida estaba en aquel club de madera, anclado como un buque fantasma. Y toda la explanada olía a brea, mar y ocre...».

Parece ser que, desde bien niño, fue algo revoltoso, al punto que sus familiares le decían «es pichor que el *Blau*», apodo con que se conocía a un «facineroso de la época». Siendo muy niño ingresó en el colegio que los agustinos tenían en la avenida de Maisennave, siendo su primer maestro el padre Hospital; pasó más tarde al Collège de L'Alliance Française, situado en la calle Jorge Juan, en el que obtuvo en los exámenes muy buenas calificaciones. El día 17 de junio de 1907 aprobó el examen de ingreso en el Instituto General y Técnico de su ciudad natal, alcanzando este mismo año, el 29 de septiembre, la nota de sobresaliente «en los ejercicios especiales». Acabado el bachillerato con muy buenas notas, casi todas de «sobresaliente y premio», fue por entonces cuando se le despertó una gran afición al teatro, afición que le llevó años después a representar algunos papeles en la *Judiada*, del célebre *Misteri d'Elig*, participando también en varias funciones celebradas en el teatro Principal, el 24 de junio de 1910, en que se puso en escena la zarzuela de Sinesio Delgado y José Serrano, *La Infanta de los bucles de oro*.

Por el verano de 1912, por mor de unos «achques místicos» —es frase suya— le llevaron a recluirse durante varios días en el convento franciscano de Santa Ana, de Jumilla (Murcia); poco duraron, como vemos, estos «achques místicos».

Es entonces cuando empieza su afición a la mar; fue con motivo de la construcción, en Novelda, de un monumento a Jorge Juan, *El sabio español*.

El día 5 de enero de 1913 atracaron en el puerto de Alicante varias unidades de la escuadra, esto impresionó a Guillén, quien comentó: «Las salvas, los uniformes, la vistosidad de los barcos de guerra... Tal vez, todo eso me indujera a querer ser marino». Y ya en el año 1936, cuando escribió un libro titulado *Los tenientes de navío Jorge Juan y Ulloa y de la Torre Guiral y la medición del Meridiano*, al referirse al centenario de aquél, escribe: «por cierto que el tal centenario me decidió a cambiar la carrera de arquitecto por la de marino: ingresé en la Escuela Naval un año después». «Es dato que no importa al lector, y que estampo para mis hijos, quienes por línea materna, llevan sangre de Jorge Juan», efectivamente, sus tres hijos fueron marinos: don Fernando, fallecido hace algún tiempo, alcanzó el grado de capitán de navío; don Julio, teniente de complemento de Infantería de Marina, y don Jorge Juan, coronel de Intendencia de la Armada.

Decidido a prepararse para el ingreso en la Escuela Naval, embarcó acompañado de su padre (abril de 1913) en el barco *Martín Sáenz* rumbo a Cádiz,

de aquí a San Fernando, donde en la academia que dirigía don Saturnino Suances se incorporó para efectuar el examen de ingreso en la Escuela Naval Militar.

Digamos que en la convocatoria se presentaron 141 candidatos, sólo para 25 vacantes, de las que Guillén alcanzó el número 20, evaluándose sus ejercicios en 34 puntos. El *Diario de Alicante*, del día 19 de noviembre de 1913, comentaba el éxito de su paisano, extrañándose del nuevo rumbo que éste había tomado, dadas «las relevantes condiciones de artista que concurrían en este joven, por cuantos habíamos tenido la ocasión de admirar las prodigiosas *figulinas*, que, de un pedazo de barro, hacían surgir sus hábiles



manos, trabajos que los eximios Benlliure y Querol habían calificado sencillamente de maravillosos en su reciente visita al estudio de su padre».

El examen de ingreso en la Escuela Naval, en San Fernando (Cádiz), lo efectuó el día 13 de noviembre de 1913, y «con el número 13 de examinando y el 13 también de la tanda» (nada de supersticioso), y cuenta que: «¡Cuál sería mi admiración un día, al ver, en cierta pizarra en un aula de la Escuela, una inscripción conmemorativa que recordaba el paso de Jorge Juan por aquel centro de enseñanza náutica! Entonces me di cuenta exactamente de quién era el hombre ilustre, cuyo nombre ya hacía varias veces que rondara mi infancia y mi juventud.»

Es de citar que en el mes de julio de 1914 la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española (en Madrid) le concedió la medalla de plata, «atendiendo muy especialmente a los servicios que ha prestado a esta benéfica asociación».

En cuanto al comportamiento del caballero alumno don Julio Guillén, fue digno de todo elogio, no así en lo que afectaba a la «conducta social en la Escuela»; su carácter bromista y travieso le hicieron «víctima» de varios arrestos, y así cuenta él: «De modo que, cuando se rompía algo, se me echaba la culpa a mí con o sin motivo. Esto quiere decir que salí muy pocos domingos»; otra faceta suya, muy peligrosa en este caso, fue, dada su facilidad para el dibujo, hacer algunas caricaturas de los profesores. Estos días en que sufría algún arresto los dedicaba a, dice él: «En el nuevo recinto estaban la Escuela Naval, el Panteón de Marinos Ilustres y el Archivo. Un domingo, en que vi la puerta de éste abierta, me metí por allí, y el archivero, que era buena persona,

en lugar de reñirme, me invitó a pasar. Allí escribí, en 1914, una pequeña biografía de Jorge Juan, que apareció publicada en un diario de Alicante, el *Diario de Alicante*. Se puede decir que no salí del Archivo, donde también, siendo Guardiamarina, escribí la *Historia de la Escuela Naval*».

A título de curiosidad reproducimos aquí una carta escrita por su padre cuando aquél era aspirante:

«Mi querido Julio: Aprovecho un momento en los exámenes para contestar a tu carta, que recibimos ayer. Verdaderamente es poco el tiempo de salida los domingos, pero, como se aproximan los exámenes, no querrán os distraigais demasiado, y me alegro seas tan juicioso y, aunque algo misántropo, cosa que, como tú dices, no es de ahora, pues muchas veces lo he recordado —lo de tus encerronas en el estudio, mientras todos estaban divirtiéndose, y también tus 15 días de *clausura* en Santa Ana—, de ese modo puedes seguir estudiando y hacer esos dibujos que tanto me gustan. Te supongo muy ocupado con tus próximos exámenes, que te han de colocar (aquí viene un dibujo hecho por don Heliodoro) en las palas... y en nuestra alegría.

Sobre lo de *Rempujo* no fui yo quien te descubrió el incógnito, sino Navarro, que dijo a E. Ferré (el mismo que embarcó en Málaga) que, no siendo de su hijo, con seguridad era de J. Guillén.

Espero tu conferencia y los artículos que me anuncias.

¿Qué ocurre en el *Cataluña*? Parece algo grave, cuando los periódicos no se atreven a decirlo.

Adiós, hijo mío; esperando buenas noticias y deseándote salud y aproveches bien el tiempo, te abraza muy fuerte tu padre, que mucho te quiere».

Digamos que *Rempujo*, o mejor dicho *J. Rempujo*, seudónimo con el que firmó su primer artículo, lo dice él, «Mi primera singladura (10 de septiembre de 1914)», apareció en la prensa alicantina de entonces.

Curioso es por demás el escrito en el que da noticia de su primera navegación como aspirante. Veamos:

«A una orden del puente sonaron los pitos y en seguida un ruido enorme, producido por los barbotenes, nos convenció de que levábamos. En este momento empezaba para nosotros una vida nueva; completamente marinera. Habíamosla deseado tanto que nos parecía mentira estar en el comienzo de ella..., pero no cabía duda el *Regente* iba avante y prueba de ello era que la costa empezaba a *moverse*.

Casi todo San Fernando estaba congregado en la avanzadilla y, desde muchos botes, nos agitaban los pañuelos.

Que te cuides bien. Abrígate. Escríbenos cuando llegues a Ferrol... Se oía decir a las mamás desde los botes, y algunos de nosotros, los que no habían estado aún fuera de nuestras familias, hacían pucheros, pugnando por evitar lágrimas.

Otros, los huérfanos en esta tierra, a falta de deudos, nos despedíamos de nuestros antiguos camaradas de preparación.

De repente, cesaron las cadenas de quejarse y los barbotenes de chillar; habíamos levado. Se oyó un timbrazo, precedido de la voz de *listo*, y el *Regente*, arrojando nubes de humo por sus chimeneas, comenzó a abrirse paso por entre la marejada, llevando en su seno la esperanza de la patria y el pensamiento de cincuenta y cinco madres.

Los demás buques de guerra formaron la guardia y envargaron una señal: *buen viaje*, y nosotros, después de arriar la inteligencia, izamos: *muchas gracias*. ¿Por qué, en la mar, un afectuoso saludo, reducido simplemente por la combinación de algunas banderas, nos llega al corazón? ¿Y por qué nos conmueven más profundamente que otra manifestación, saludos o...» y así continúa con sus recuerdos imborrables de esta primera singladura.

Otras cartas se conservan de sus padres, en una de éstas alude a la vena poética de su hijo Julio, aunque sus versos eran casi humorísticos, escritos todos en lengua valenciana.

Acabados los cursos de aspirante, embarcado en el buque-escuela *Reina Regente*, pasado el último trimestre en los años 1914-1915, ascendió a guardiamarina, embarcando, sucesivamente, en el acorazado *Alfonso XIII* (del día 15 de septiembre al 10 de diciembre de 1916), crucero *Carlos V* (10 de enero al 28 de agosto de 1917) y acorazado *España* (10 de septiembre al 10 de diciembre del mismo año).

Como guardiamarina, y embarcado en el *Carlos V*, añora a Galicia, sus costas, sus paisajes, y así escribe:

«Si al que recuerde la Geografía, mal aprendida, no deben de sorprenderle los nombres de Morrazo y de Castrove, las tierras que forman la ría de Marín, a mí me son familiares. Esperábamos los domingos para prendernos en la dulce simpatía de las de Ulloa, Paiva-Couceiro, Quiñones, Sandóval, Munáiz y otras muchas. No creo que exista región ninguna con toponimia más galana, que, por su armonía, tampoco me parece obra de siglos ni de generaciones.

Viniendo del sur, en efecto, se remonta el cabo Udra, con los bajos del Condo Barcelo, don Roposo, el Corbeiro y la Robaleira, que lo hacen de caudaloso atraque; como a la punta de Cabicastro, los Xiles, Coitela y Helmo, para los que aportan por el norte.»

Pero es la antigua y bonita ciudad de Pontevedra la que más llama su atención, al referirse a ella dice que «la ciudad donde trabajan el grano con primores de ebanista; deliciosa en sus breves perspectivas, con monumentalidad minúscula de cantos, soportales y palacios como de muñecas apretujándose junto al hito de la Peregrina, con el austero prestigio de la piedra y la estridente alegría de la cal, recuadrando armerías de Aldaos, Ulloas, Fonseca y Sotomayores».

Y fue en esta bendita tierra donde «nace *nostramo Lourido*», cuyas «pericipias» nos contará en un libro que lleva este título y en muchas «Misceláneas», «ocurrencias» de nuestra REVISTA; fue éste el primero que empleó en un artículo publicado en un diario alicantino, dice: «mi primera singladura» (18 de septiembre de 1914).

Embarcado en el citado *Carlos V*, y fondeado éste en la bahía de Marín, fue, con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, cuando construyó una reproducción, la primera, de la «carabela *Santa María*»; con este motivo, un diario pontevedrés, por «mediados de agosto de 1914», publicaba la siguiente noticia:

«Con toda solemnidad se ha festejado hoy en el crucero *Carlos V*, anclado en esta bahía, a la patrona de la Armada española, Virgen del Carmen.

Por la mañana se ha dicho una misa en un altar artísticamente montado en forma de una carabela, reproducción de la que montaba Cristóbal Colón en su primer viaje a América y sobre la cual aparecía la imagen de Nuestra Señora, poderosamente iluminada con dos reflectores instalados en el castillo de popa. La quilla de la carabela, hundiéndose en un verdadero oleaje de cintas de gasa, daba una sensación sorprendente de realidad.

Fue autor del precioso buque el guardiamarina don Julio Guillén, a quien ayudaron en la admirable obra sus compañeros señores Cervera, Espinosa, Amusátegui y Fernández, y los oficiales don Isidro Fontenla y don Manuel Gamonal, médico del buque».

Después de dos años de guardiamarina Guillén ascendió a alférez de fragata (10-1-1918), en cuya categoría permaneció hasta el 2 de diciembre de este mismo año, en que, una vez aprobados los exámenes, ascendió a alférez de navío, con el puesto nueve de su promoción.

Sus Informes Reservados, dados por el entonces capitán de navío, director de la Escuela Naval, don José González Billón, eran los siguientes:

En «el crucero *Carlos V*.—Buena inteligencia, pero flojo en aplicación, teniendo más aptitud que afición.—A bordo, Marín, 22 de agosto de 1917. El subdirector, Francisco Yolif.

Acorazado *España*.—Ha cumplido perfectamente, demostrando buen deseo. Ferrol, 10 de diciembre de 1917.—José Rivera.

Acorazado *Alfonso XIII*.—En cuanto destino se le ha confiado, ha desarrollado su inteligencia y actividad, instruyendo bien a la gente a sus órdenes.—Es un buen oficial.—A bordo, Ferrol, primero de septiembre de 1918.—José María Barrera.

Escuela Naval Militar.—Durante su permanencia en este Centro, ha cumplido con sus deberes.—San Fernando, 3 de diciembre de 1918.—Juan Cervera.—V.º B.º: José González».

Tras su ascenso a alférez de navío embarcó en el torpedero *Osado*, en el entonces apostadero de Cartagena. Más tarde, y en el mes de marzo de 1919, embarcado en «servicio de vigilancia en el vapor *Roger de Lauria*, fue habilitado éste como prisión para los huelguistas, con motivo del conflicto laboral que se produjo en la Compañía Canadiense; de resultas de este suceso fue declarado el estado de guerra».

En el mes de abril, embarcado en el *Alfonso XIII*, tomó parte activa en el «salvamento de un bote»; por este hecho se le concedió, por Real Orden de 5 de noviembre de 1919, «una mención honorífica».

En el mes de julio se prestó voluntario para «hacer prácticas en hidroavión».

Del comportamiento de Guillén diremos que el comandante del *Osado* don Fidel Martos informó:

«Por su laboriosidad, inteligencia y esmerada educación he podido apreciar las excelentes cualidades que adornan a este Oficial. Ha desempeñado la segunda Comandancia con bastante buen deseo y acierto. Este Oficial es un excelente dibujante. Ferrol, 21 de diciembre de 1919.»

En 13 de julio de 1919 embarcó en el transporte de guerra *Almirante Lobo*, agregado al Estado Mayor de la Armada; en dicho buque navegó por aguas del Atlántico, Báltico y Mediterráneo, visitando varios puertos.

De esta época es la siguiente anécdota, que revela su amor a su tierra natal y, por tanto, el empleo de su lengua vernácula; cuenta ésta don Antonio Lacomba y Pei en una carta que, fechada en Cabañal (Valencia), de fecha 5 de abril de 1944, éste dirigió a Guillén con motivo de la publicación en el periódico de dicha ciudad, *Las Provincias*, de un reportaje escrito por R. Martí Orbera, y dice aquél:

«El que esta carta le escribe con todo el afecto y respeto que V. E. merece es de Valencia, y recuerda que justamente ahora hace 24 años iba de amanuense en el detall del *Almirante Lobo* con el condestable de Artillería don José Tellado Candales, y luego pasé de cartero hasta que desembarqué en Cartagena, destinado a la Comandancia de Marina. No dudo le sea difícil recordarme entre los muchos marineros que éramos a bordo, pero, por mi cargo de cartero y el continuo contacto con V. E. y, más que todo, cuando estaba de oficial de guardia, podría darse el caso de recordarme, pues yo especialmente recuerdo uno de los detalles que a V. E. le caracterizaba a bordo, como valenciano, y que era que cuando preguntaba *¿da usted su permís?* y V. E. entonces contestaba ¡adelante!; pero cuando se daba cuenta que era yo, en seguida me decía en valenciano *che, torna a eixir y a vore cóm se demana permís para entrar*, y yo entonces, con todo el respeto debido, pero con un orgullo que sentía como valenciano dentro de mi alma, salía y volvía a preguntar *¿se pot pasar?, ¿dona vosté el seu permís?* Y V. E. me decía con satisfacción ¡avant

qui siga!, ¿qué pasa?, y yo, entonces, contestaba, *don Julio: que tine que anar a arreplegar el correu y nesesite anar a Terra*, y su última palabra, después de todo lo ocurrido, era la siguiente: ¡*Cabo de escuadra, chinchorro para el cartero!*

Al evocar todos estos recuerdos, lo mismo que cuando hacíamos los viajes a Inglaterra a por las lanchas gasolineras; a Amsterdam, a por el buque de salvamento, y a Hamburgo (Alemania), y finalmente, cuando desembarcó V. E. en Ceuta al *Princesa de Asturias*, porque había ascendido a teniente de navío en compañía de don Francisco, don Ricardo y don Gonzalo, quedéme profundamente triste y abatido, lo mismo que todos mis demás compañeros, porque verdaderamente se marchaba el mejor oficial que teníamos a bordo y al que calificábamos como nuestro padre.»

El día 27 de julio tuvo un comportamiento ejemplar, con motivo de la extinción del incendio declarado en aguas de Cartagena en el vapor italiano *Ansaldo San Giorgio N.º 3*; de su actuación, el comandante del *Osado* informó que «Guillén no abandonó el buque hasta que le reiteré la orden personalmente. Ha sido propuesto por el señor cónsul de Italia para una condecoración». También el citado comandante, que era entonces don Sebastián A. Gómez, manifestó que: «... he podido apreciar las excepcionales cualidades de este Oficial, algunas como su serenidad admirable, que no figuran entre las notas... 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. 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 cámara de máquinas por afición, donde se desarrollan temperaturas de 60º; tirarse al agua para salvar cualquier objeto; ser poco sensible al sol, frío ni calor; permanecer durante muchas horas sin alimentación alguna... Soy, por temperamento, parco en elogios, pero rindo culto a la justicia, y no sería justo si no dijera lo que dejé escrito, felicitándome sean éstos los primeros informes de oficial que redacto en mi carrera».

Ya se dijo que, siendo alférez de navío el 26 de noviembre de 1920, había solicitado hacer el curso de Aerostación Naval. Fue, por una Real Orden de 7 de enero de 1921, cuando ingresó como alumno en la Escuela de Aeronáutica Naval, en Barcelona, efectuando su primer vuelo desde el aeródromo de Volatería, en Prat de Llobregat, el día 18 de mayo, en un aparato tipo M-NOAC, su permanencia en el aire fue de siete minutos y a una altura de mil metros, llevando como instructor al inglés *mister Brown*, con el que aprendió el «manejo elemental de mandos» en varios vuelos de instrucción. El día 7 de julio del citado año comenzó la instrucción «en el mando de los globos libres» y el 18 «en el de aviones tipo *Avro*».

En el mes de julio y embarcado en el *Audaz* «convoyando la regata crucero que cooperó en aguas de Garraf en la captura de un falucho contrabandista de

nacionalidad inglesa» (Vicente Ramos, *El Almirante y polígrafo Julio Guillén Tato*). En octubre efectuó prácticas de «globo cautivo en tierra» y remolcado por el *Audaz*.

Creada la Escuela de Aeronáutica Naval (R. D. 18-9-1917), en Cartagena, fue su primer jefe el capitán de corbeta don Pedro María Cardona y Prieto, pasando después a Barcelona: digamos que en la primera promoción formaron parte nueve oficiales, entre ellos don Julio Guillén.

Desde un principio se pensó en la creación de un emblema para ésta, varias proposiciones hubo, pero fue el diseñado por Guillén el que se aprobó; por cierto que éste lo llevó tatuado en el pecho desde entonces.

Finalizado el primer curso de Aerostación Naval (31-12-1921), su jefe don Pedro María Cardona informó de él:

«Se trata de un Oficial inteligente, aficionado a la profesión y bien educado y caballero, que merece la estimación de sus Jefes por el celo que pone en el cumplimiento de su deber. La nota 2 debería ser elevada a *muy bueno*, por haber dirigido la montura de un hangar de dirigibles de 72 x 22 x 21 m, formado por armaduras de caloría 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.»

La Aviación Naval, convertida después en Aeronáutica Naval (año 1921), con base en Barcelona, contaba con cuatro secciones, la cuarta, que es la que aquí interesa, era de dirigibles, siendo su jefe don Julio Guillén, formada por «media escuadrilla del tipo *Blackburn*», de caza, cuatro dirigibles, «dos del tipo S, de 1.500 m³, con capacidad de 550 kg y una velocidad de 90 km por hora», dos del tipo 0, «de 3.400 m³, 1.800 kg de capacidad y 1.100 de carga», el radio de acción de los cuatro «era el de siete horas de marcha en los motores».

La permanencia de varios años en Barcelona influyeron para, en su tiempo libre, dedicarse al estudio e investigación en la biblioteca del Institut de Estudis Catalans, de temas histórico navales, de ello es muestra la carta de fecha 29 de mayo de 1970, dirigida a don Jorge Rubio, en la que, entre otras cosas, le cuenta:

«... i mai jo no obligaré la illusió que m'umplía de goig quan, fungint dels meus quefers de la aviació i a les hores gairebé heroics, m'encaminaba pel carrer del Bisbe per a emmarcar-me en la vostra biblioteca, quan pel matí ja l'havía donat la llanda al benemerit compatrici meu en Martínez Ferrando, llavors oficial de l'Airxiu de la Corona d'Aragó.

Moltes mercés done a Deu per les estones d'augodidacta passades als dos esmentats llocs barcelonins, que vaig començar per l'any 1919, quau la vaga "de la Canadiense", i m'enviaren a prestar servici —essent jo embarcat a l'es-

cuadra— a la central eléctrica que hi havia propet del carrer Fernando... ¡Mes de mig centenar d'anys fá!»

El día 1 de julio de 1922 voló, por primera vez, sobre la ciudad de Alicante un dirigible, el *Vicentico*, mandado por don Julio Guillén, y de observador el alférez de navío Juan Montis Villalonga. Como es natural, el hecho produjo fuerte impresión en la ciudad, ocupándose los periódicos locales de referir el suceso; así, uno de éstos dice:

«A las doce de hoy, un extraño ruido de motor, que en nada se parece al de los aeroplanos e hidroaviones, ha llamado la atención de nuestro pueblo, que seguidamente ha invadido las azoteas de los edificios y los paseos de la orilla del mar en averiguación de dónde procedía.

A los pocos momentos, frases de asombrosa admiración partían de la boca de todos los alicantinos, que entusiasmados seguían las majestuosas evoluciones que, por nuestro incomparable cielo, ejecutaba el dirigible *Vicentico*, en cuya barquilla llevaba magistralmente el timón nuestro querido paisano el intrépido e ilustrado teniente de navío don Julio Guillén Tato.

Por espacio de una hora ha estado volando por encima de la ciudad la bella aeronave, unas veces a regular altura y otras casi rascando los terrados, y en todo momento el pueblo vitoreaba a los valientes aeronáutas.

El *Vicentico* ha sido soltado a la salida de la dársena de Santa Pola desde la cubierta del *Dédalo*, buque parque de aerostación naval, y en su ruta a nuestra ciudad ha sido escoltado por el cazatorpedero *Audaz*, que con el *Dédalo* hállese anclado en nuestra bahía...»

Y otro también cuenta:

«Es la primera vez que en Alicante se han podido presenciar las evoluciones de esa nave aérea denominada dirigible, y, por tanto, muy comprensible es el que pronto se congregase en los muelles enorme gentío, ávido de presenciar las evoluciones del aparato.

Éste, que iba pilotado por nuestro paisano don Julio Guillén Tato y, según nos dijeron, por el hijo del señor gobernador civil, hizo algunas evoluciones admirablemente ejecutadas, y una hora después se dirigió mar adentro al encuentro del *Dédalo*, sobre el que descendió...»

Varios años fueron los que Guillén estuvo en esta Escuela, en la que llegó a tener el mando de cuatro dirigibles.

Era por esta época constante preocupación en toda España nuestra guerra con Abd-el-Krim, la llamada «guerra de Marruecos»; culminó ésta el día 21 de julio de 1921 con el desastre de Annual e Iquieriben, en el que las tropas españolas fueron aniquiladas; algo se compensó esta desgracia con la victoria del Gurugú el 10 de octubre.

Para participar en las operaciones contra los insurrectos pasó el *Dédalo* a Marruecos, fondeando frente al Morro Nuevo, con varios hidroaviones a bordo. Fue el día 6 del citado mes cuando, por primera vez en la historia de la Aeronáutica Naval, se lanzaron «bombas a mano», en el sector de Alhucemas, desde un hidro *Macchi 18*, pilotado por don Francisco Taviel de Andrade Delgado, y llevando como observador a don Julio Guillén Tato.

Guillén, en su *diario de vuelo* anota que «el aparato estuvo en el aire cuarenta minutos y alcanzó una altura de 1.200 m. Arrojó bombas sobre las baterías de Morro Nuevo y el poblado de Azibazar».

Varios días después, «y desde un *Saboya* pilotado por Gómez, y en el transcurso de un vuelo que duró una hora y diez minutos, Guillén bombardeó con granadas incendiarias cabo Quilates, Morabito y baterías de Xaib», pero, «por avería motor, se amará a cuatro kilómetros. De éste (de cabo Quilates) fue recogido, 45 minutos después, por el *Audaz*, se metió el hidro a bordo del *Alfonso XIII*, bajo fuego cañón Morro Nuevo». El día 21 de septiembre «bombardeó el caserío de Brocon y el 23 de octubre los de Afran y Sidi-Drís».

Por los méritos contraídos en estas acciones, le fue concedida la medalla de Marruecos (16-1-1923).

En su Hoja de Servicios, y en el año de 1922, se le anota lo siguiente:

«Durante este año ha continuado siendo este Oficial alumno 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 aéreos 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 de diciembre de 1922.—Pedro María Cardona.»

En el año 1923 participó en el famoso concurso internacional *Gordon-Bennet*; en él tomaron parte, por parte española, tres globos, la Marina fue con el *Hesperia*, llevando a los tenientes de navío don Julio Guillén Tato y don Manuel de la Sierra Bustamante. El mal tiempo, con fuertes vientos y lluvias, les causó graves averías e, incluso, varias bajas, algunas mortales, entre los participantes. Pero veamos lo que Guillén contó a unos periodistas belgas, y que se publicó en varios periódicos:

«Mardi soir sont arrivés à Bruxelles, dans leurs vêtements de rescapés, complètement déchires, les aéronautes espagnols Guillén et Sierra, qui se trouvaient à bord du ballon *Hesperia*, qui atterrit dans les circonstances que nous avons relatées.

Les deux aéronautes portent quelques blessures au visage. Le pilote Guillén a l'orille en partie arrachée. Mais tous les deux sont souriants.

Nous leur avons demandé quelques nouvelles de leur périlleux voyage.

Il fut particulièrement mouvementé, nous dit M. Guillén. Nous avons eu à lutter contre des tempêtes de pluie, de neige et de gelé.

Lorsque nous volions au-dessus de la Hollande, nous avons été pris dans la tourmente et le broulard, et nous n'avons pas su nous rendre compte si oui ou non, nous nous trovions au dessus du Zuyderzee.

À un certain moment, nous avons heurté une ligne de transmission électrique à haute tension, qui ocasionna une violente secousse électrique. Nous sentant accrochés au guide rop, nous avons brusquement délesté et nous sommes repartis. Apercevant les phares des îles Frisones, nous avons jugué qu'il était temps d'atterrir.

Brutalement, nous sommes arrivés au sol, mais nous n'avons pas pu rester sur place, le panneau de déchirure n'ayant pas fonctioné. Nous avons fait alors plusieurs bonds successifs et c'est alors que nous avons démoli des piquets téléphoniques et trois maisons de bois de pêcheurs.

En fin, nous sommes restés accrochés. Les gens sont accourus et l'on nous a conduit chez un docteur qui nous prodigua ses soins et nous recueillit pour la nuit.

Le lendemain, nous avons été brutalement réveillés par le bourgmestre, qui ne se préoccupait pas de nos blessures et ne songeait qu'a savoir qui allait payer les légats que nous avions commis. Nous n'avons pu partir qu'en laisant notre ballon en garantie.

Nous souhaitons bon repos aux aéronautes qui nos serrent les mains en souriant.»

En la misma prensa belga leemos la siguiente noticia sobre el complicado y peligroso aterrizaje del *Hesperia*:

«Autre mode d'electrocution. Les deux occupants du *Hesperia*, blessés à l'atterrisage.

A 1 h 25, un nouveau télégramme arrivait à l'Aéro-Club, il est ainsi rédigé: Le ballon espagnol *Hesperia*, monté par J. Guillén et Sierra, a atterri dans la province de Groeninghen, commune de Ernunter, village de Woldendor, a touché des fils de haute tension, deux aéronautes grièvement blessés et soignés dans un hôtel à Woldendor.»

Como es natural, la prensa de su ciudad natal también se ocupó de su actuación en este concurso, y así, con grandes titulares, daban la noticia:

«Los domadores del éxito. Julio Guillén Tato, electrocutado. Una noche memorable. El alcalde de Termunten es un hombre. El negro pan del... aterrizaje. Éste es el capitán del *Visentico*, señores.» Y se dice: «La primera noticia

que se tuvo en el Aero-Club de Bruselas del aterrizaje lo fue por el telegrama del burgomaestre de Termunter, pueblo de la costa norte holandesa, en el que no se ocupa de dar noticia del accidente y de la salud de los aeronáutas, ni siquiera la de que estén heridos, sino que se limita a preguntar quién paga los daños ocasionados por el aterrizaje.»

Por el año 1943, don Julio Guillén narra sus «peripecias» de la siguiente forma:

«Salimos de esta capital (Bruselas) a las ocho de la noche, con un viento huracanado a 70 kilómetros por hora. Pilotaba yo el globo libre *Hesperia*. Empezamos llevándonos el alero de una esquina de la Universidad y nos quedamos sin instrumentos a bordo. Había una gran tempestad de nieve. La que cubría el hemisferio superior del globo pesaba tanto que éste se vino abajo pronto. Caímos sobre una línea de alta tensión, que no pudimos esquivar, en medio de grandes chispas. Unos ciclistas que había por allí, temerosos de resultar afectados al auxiliarnos, notificaron a Bruselas nuestro electrocución. Y la prensa de esta capital nos dio muertos en el accidente, publicando nuestras necrologías con pródigos elogios.

Al echar lastre, el viento nos zafó de la línea y nos subió a más de 6.000 m. La visión que teníamos era dantesca. Rodeados de nieblas y tormenta, apreciábamos de cerca los rayos, tres de los cuales incendiaron los tres globos que nos precedían y el que venía detrás. Atravesamos 200 kilómetros de mar casi sin lastre para asegurar un aterrizaje normal, y cuando nos vimos obligados a hacerlo sin él, porque teníamos otros 400 kilómetros para alcanzar costa de Dinamarca, tomamos tierra en Woldendorp (Holanda), frente a la ciudad de Emden. Habíamos invertido siete horas de recorrido. El aterrizaje fue violentísimo, arrastrando seis o siete kilómetros y llevándonos por delante todo lo que encontrábamos hasta que se deshizo el globo en un poste de la luz, en pleno pueblo, sin que ardiera milagrosamente, y quedando colgados de la barquilla por el aro de suspensión, víctimas de fuerte conmoción y llenos de heridas y contusiones (...). El burgomaestre del pueblo, al ver que habíamos matado unas cuatro vacas y habíamos derribado tres o cuatro tejados y hecho un sinfín de destrozos en árboles, postes, vallas, etc., nos metió en la cárcel. No nos quería poner en libertad hasta saber del embajador español si el gobierno indemnizaría daños y perjuicios. ¡Ni siquiera quiso dar informe de nuestro estado de heridos! Después, el gobierno belga nos desagravió caballerescamente.

Obtuvimos el cuarto lugar de la clasificación general y el primero entre las marinas y ejércitos extranjeros.»

No podía quedar sin un justo premio la hazaña, y así, en virtud de Real

Orden, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* número 47, de fecha 26 de febrero de 1924, se le otorgaba lo siguiente:

«AERONÁUTICA.—Concede la Cruz de primera clase del Mérito Naval, con distintivo rojo, a los tenientes de navío don Julio Guillén Tato y don Manuel de la Sierra y Bustamante para premiar los méritos contraídos en ocasión de su asistencia al concurso “Gordon-Bennet” de globos libres, celebrado en Bruselas en septiembre último, tripulando el *Hesperia*, de la Aeronáutica Naval.—Madrid, 20 de febrero de 1924.»

El año 1932 la Medalla aérea individual, «primera de las otorgadas».

Con motivo de la visita al *Dédalo* de SS. MM. los Reyes de España, don Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia, en el puerto de Valencia, por el año 1923, y, después, embarcar en el acorazado *Jaime I* para trasladarse en visita oficial a Italia, al pasar éstos a bordo de aquél se hicieron varias evoluciones por parte de los hidroaviones y el dirigible pilotado por Guillén; el deseo del monarca era hablar con don Pedro M.^a Cardona, pero como éste ignoraba el dicho interés, se hallaba también volando; al tener conocimiento Guillén de la presencia del rey a bordo descendió, pasando a la cámara del barco para saludar a éste, quien estaba mirando los dibujos que la adornaba, todos originales de éste, pero al observar que un trozo de mamparo estaba vacío, preguntó por el cuadro que allí faltaba, y hubo que enseñárselo, era una caricatura suya; la reacción de éste fue de tomarlo a broma y reírse cuando se la enseñaron.

En fecha 31 de diciembre de 1923, don Pedro María Cardona, hacía anotar en su Hoja de Servicios lo que aquí transcribimos:

«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, si no los vence, anularán las buenas condiciones de inteligencia, entusiasmo y saber que reúne. Ha concurrido a la carrera de la Copa *Gordon-Bennet*, 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.»

Cierto es, además de haber sido felicitado por el monarca y por los jefes de los aeronáuticos naval y militar, citado en la orden de la División Naval y condecorado con la Medalla Aérea individual creada al efecto.

Con fecha 12 de diciembre de 1924 le fue concedida la Cruz de primera clase del Mérito Naval, con distintivo rojo, como premio a su actuación durante las operaciones militares en Marruecos, entre los meses de julio y diciembre de 1922.

Más tarde regresó a Barcelona, a fin de realizar las pruebas como piloto de dirigible, y éste es el juicio que le merecen a don José María Cardona las citadas pruebas:

«Durante este año ha continuado ejercitándose en aerostación, en cuya rama es un buen piloto, ratificándome en los juicios míos anteriores sobre este Oficial.»

Por una Real Orden de 18 de marzo de 1925 le fue entregado el título de «piloto de globo libre y de dirigible con antigüedad de agosto anterior».

En el mes de mayo dirigió con gran acierto el pabellón dedicado a la Escuela de Aerostación Naval en la exposición del Automóvil y Aeronáutica celebrado en Barcelona.

De nuevo se recrudeció la guerra en Marruecos, y Guillén marcha voluntario en una escuadrilla de aparatos *Macchi 24* al teatro de operaciones, destinándosele, el día 9, en Mar Chica como observador en la segunda escuadrilla mandada por don Alfredo Kindelán; con ésta participó en los bombardeos de Ben-Hach-Mohamet, Tigamisin, Malnusi, Aydir, Amekray, Palomas, Rocosa, Yebel-Sedum, Tafrast, Tamatat, Aimkmra, Tamaskinda, Sidi-Dris y Kilates, que contribuyeron a facilitar el desembarco de Alhucemas (septiembre de 1925).

En uno de estos bombardeos, y a bordo de un dirigible, fue éste «abatido por los disparos enemigos», pero afortunadamente sus tripulantes no sufrieron daño alguno. En otra de estas acciones, acompañando a don Ramón Franco Bahamonde, «salvó la vida gracias a que una bala fue a dar contra uno de los botones del uniforme».

En el mes de enero de 1926, el teniente de navío don Julio Guillén recibió el nombramiento de «piloto jefe de la Sección de Dirigibles de la Escuela de Aerostación Naval», y aquí merece recordarse la gran afición que tenía al estudio e investigación de la historia naval y de la cartografía náutica, que le hizo participar en el Congreso Hispanoamericano de Aeronáutica celebrado en Madrid y Guadalajara, entre los meses de septiembre y diciembre de 1926; organizando también el pabellón de Aeronáutica, instalado en el parque del Retiro (Madrid), en la I Exposición Nacional de Aeronáutica.

En los comienzos del año 1927 continuaba en su destino aeronaval, siendo uno de los organizadores y formando parte del Comité Deportivo de la Exposición Nacional de Aeronáutica, continuando en su destino aeronaval, siendo uno de los organizadores y formando parte del Comité Deportivo de la Exposición Internacional de Barcelona.

Por una Real Orden de 22 de enero del citado año se le concedió otra Cruz de primera clase del Mérito Naval, con distintivo rojo, por «su eficazísima colaboración en el desembarco de Alhucemas». En este año formó parte de la Junta que reorganizó la Aeronáutica, redactando una memoria que mereció el «beneplácito de sus superiores (R. O. de 25 de marzo)». En el mes de mayo

fue nombrado para la instalación de la central compresora de hidrógeno en Flix, «de acuerdo con las directrices de su informe»; sin embargo, no pudo encargarse de este trabajo debido a que, por una Real Orden de 27 del citado mes, se le encargó «la catalogación e instalación del nuevo Museo Naval de Madrid». En el mes de junio se le designó como representante del Ministerio de Marina en la Junta Internacional de Heráldica, de la que llegó a ser secretario.

Por una Real Orden del día 17 de diciembre, y con fecha 2 de dicho mes, se le concedió la Cruz de la Orden de Carlos III, pasando en comisión a Madrid, «a las órdenes del ministro de Marina».

Instalado ya en Madrid fue designado miembro de la «Comisión inspectora de la carabela *Santa María*», encargándosele el gratísimo trabajo para él de dirigir la construcción de la misma, cesando, por este motivo, en la Aeronáutica Naval (R. O. de 7 de marzo), designándosele para desempeñar el cargo de «auxiliar interino del Negociado de Campaña del Ministerio de Marina», siendo en este destino donde «trazó el plan relativo a la presencia y contribución de la Marina en la exposición Ibero-americana que iba a tener lugar en Sevilla».

Fue desde entonces cuando acabó la «actividad militar, en sentido estricto», de Guillén, dedicándose con pasión ahora a la citada construcción de la *Santa María*, así como al estudio de otros temas de carácter naval; fruto de ellos, además de obras como *Los marinos que pintó Goya e Iconografía de los Capitanes Generales de la Armada*, fue un exhaustivo trabajo sobre *La Orden del Mérito Naval*, y también sobre banderas, emblemas, ex-votos marineros y manuscritos acerca de planos y arquitectura naval, mascarones y popas, etcétera.

En lo que se refiere al primer libro de los citados, y en instancia elevada al monarca con fecha 23 de junio de 1928, dice Guillén:

«SEÑOR.—Don Julio Guillén y Tato, Teniente de Navío de la Armada, con destino en este Ministerio y asignado al Museo Naval, a V. M., con el debido respeto y rendido acatamiento,

EXPONE que: Con motivo del centenario del pintor Goya y, al reseñar la colección de retratos de este Museo, ha podido identificar, entre los personajes anónimos que retrató aquél, varios que fueron jefes prestigiosos de la Armada, lo que le sugirió la idea de estudiarlos iconográficamente en el adjunto trabajo, vulgarizador, además de algunos de los papeles principales que desempeñó la desgraciada Marina de aquella época, que eleva respetuosamente a la consideración de V. M. en SÚPLICA de que se le conceda ayuda de impresión para su debida publicación.»

Fue contestada esta instancia con fecha 14 de julio siguiente, manifestándosele que, «de conformidad con lo propuesto por la Dirección General de Campaña y de los Servicios de Estado Mayor, lo informado por la Intendencia General e Intervención Central de este Ministerio, ha tenido a bien disponer

que, considerando a la obra de referencia comprendida en el inciso A) de la regla 4.^a de la Real Orden de 5 de diciembre de 1927, se le conceda al expresado autor el auxilio de *novecientas ochenta y tres pesetas* (983,00), con la obligación de entregar en la *Revista General de Marina* 50 ejemplares para su reparto en las bibliotecas».

El 14 de agosto de 1928 fue nombrado correspondiente de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz.

Por una Real Orden de 16 de febrero de 1929 fue nombrado comandante de la *Santa María*, y por otra de 29 de mayo ascendió a capitán de corbeta, cesando el día 4 de dicho mes de formar parte de la Comisión Inspector para hacerse cargo del mando de ésta.

Muchas fueron las distinciones que durante el año 1929 recibió:

«Socio de honor de la Real Sociedad Colombina, de Huelva (9 de agosto); comendador de la Orden de Cristo, de Portugal (18 de agosto); correspondiente de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras (6 de diciembre), y miembro de número de la Real Academia Iberoamericana de Geografía, de Sevilla (18 de diciembre). En 20 de mayo de 1930 entregó el mando de la *Santa María*, embarcando en el acorazado *Alfonso XIII*, de tercer comandante, durante el mes de julio; después en agosto, embarcó en el crucero *Miguel de Cervantes*, pero ya para entonces había sido nombrado director del Museo Naval. El 27 de julio de este mismo año se le confirió el título de comendador de la Orden de la Espada, de Suecia, y por Orden Ministerial de 3 de septiembre fue designado para formar parte de la Junta de Iconografía Nacional».

Una Orden Ministerial de fecha 8 de diciembre de 1933 designó a don Julio Guillén director del Museo Naval; no es aquí del caso referirnos a las vicisitudes pasadas por este Museo y sólo decir que su nombramiento le da una serie de obligaciones que él supo cumplir con acierto, así la de hacer de él «un verdadero seminario de estudios náuticos. De aquí que sus secciones que consideramos más importantes sean la biblioteca, las conferencias, los cursillos de divulgación —ya en pleno funcionamiento—, el archivo, los ficheros, los documentos históricos y las publicaciones»; decía también el *Reglamento*, que fija los principales fines del Museo, que eran y son «la exaltación de nuestras glorias marítimas, el culto a las tradiciones y el reunir cuantos elementos puedan contribuir al estudio de la Marina que fue y el conocimiento y propaganda de la actual». Todo esto lo llevó a cabo, con acierto y entusiasmo, Guillén; también éste formaba parte del Patronato Nacional de Turismo y de la Junta del Tesoro Artístico Nacional, así como representante de la Armada en el Patronato del Archivo Histórico Militar; con motivo del Alzamiento, el 18 de julio de 1936, fue detenido y, aunque declaró desconocer «los preparativos militares del Movimiento», pasó preso a la cárcel Modelo, y así, después de muchas calamidades, hasta el 15 de noviembre en que fue puesto

en libertad, refugiándose en la legación de Polonia, hasta la liberación, en que hizo su presentación a la autoridad naval del Departamento Marítimo de Cádiz, donde, por denuncias falsas, fue sometido a un «procedimiento judicial», que le acarreó serios disgustos, pasando a Cádiz, donde efectuó muchos trabajos históricos importantes, hasta que, por fin, tras un verdadero «calvario», un Consejo de Guerra, el segundo que se le hizo, celebrado el 23 de septiembre de 1941, lo rehabilitó.

Por una Orden de 12 de octubre de 1941 se le nombró consejero de la Hispanidad.

Por fin, por una Orden Ministerial de 15 de diciembre de 1941, pasaba de nuevo a dirigir «su mundo», Museo Naval, el espacio obliga a no referirnos a la calurosa acogida de éste por parte del Patronato del mismo, nombrándosele también director de la Biblioteca Central; más tarde, y a propuesta de él, se creó un Museo Naval en la Torre del Oro, de Sevilla, «anexo al de Madrid».

Obra suya fue también la cesión a la Marina por parte de la excelentísima señora marquesa de Santa Cruz, descendiente directa de don Álvaro de Bazán, de su palacio, sito en El Viso del Marqués (Ciudad Real), en régimen de alquiler de una peseta al año, cantidad simbólica, pero así fue.

En él se instaló el Archivo General de Marina, donde investigadores de todos los países acuden a conocer todo nuestro pasado naval.

Creación suya fue asimismo el Instituto Histórico de Marina, perteneciente al Patronato *Saavedra Fajardo*, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Su actividad principal siempre fue grande, tanto para la organización del Museo como en otros asuntos de interés, así su nombramiento como director de la REVISTA GENERAL DE MARINA; ya el año 1939 había llevado a cabo la instalación en San Sebastián del pabellón de la Marina, y en abril de 1942, en Valencia, con motivo de la XX Feria Muestrario Internacional, también participó en su organización, en el pabellón dedicado a la Marina, de guerra y mercante.

No es posible referir aquí lo que su incansable actividad hizo en todos los ramos de organización, obras literarias, históricas, principalmente navales, cartográficas e incluso «humorísticas» (recordamos *nostramo Lourido*, de su invención); tampoco referirnos al gran número de honores y condecoraciones otorgadas por entidades diversas de buen número de países, no sólo de España e Hispanoamérica, sino también extranjeras; ni al conjunto de sus trabajos que el Museo Naval, con la colaboración de su hija doña María Guillén Salvetti (*Queca*), han publicado.

Muchos fueron los artículos necrológicos que con motivo de su fallecimiento se hicieron; sólo citaremos el de don Sergio Fernández Larrain, embajador de Chile:

«Su carácter alegre, sus manos amigas, abiertas y sin repliegues anudaron en su torno las más hondas simpatías.»

Fue el día 27 de noviembre de 1972 en que falleció en la Policlínica Naval «Nuestra Señora del Carmen», de Madrid, y ¿sería así? cuando en el portalón, *nostramo Lourido* con su chifle dio las pitadas de ordenanza, y la Virgen del Carmen, de quien él fue tan fervoroso devoto, lo acogió en sus brazos para entrar en la Eternidad. *Amén.*

José FERNÁNDEZ GAYTÁN

