

HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO
Coronel de Máquinas de la Armada (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

La fragata correo *San Juan Bautista*: sospechas y naufragio durante la Guerra de Sucesión

En este trabajo, nuestro colaborador el investigador naval Yago Abilleira Crespo cuenta cómo una laboriosa búsqueda de información acerca del naufragio de la fragata correo San Juan Bautista en las costas gallegas ha permitido que aflorase un desconocido episodio de la Guerra de Sucesión que se tradujo en una fuerte pérdida de dinero para España. Asimismo, en él pone en evidencia la picaresca que había en aquel entonces en la Carrera de Indias, la indefensión de las costas españolas y la influencia de los altos cargos de la Justicia.

La sorpresa y la necesidad de adaptarnos que exige la irrupción del coronavirus en la rutina habitual de la REVISTA, hacen, entre otros detalles menores, que recojamos en esta sección este trabajo que el autor ofrece a nuestros lectores.

«El 13 de febrero de 1708 zarpó del puerto de Pasajes (San Sebastián) la fragata *San Juan Bautista* al mando del capitán Francisco de Sorarte, vecino de Deva, Guipúzcoa. Una laboriosa búsqueda de información acerca del naufragio de esta fragata correo en las costas gallegas ha permitido aflorar un desconocido episodio de la Guerra de Sucesión, que se tradujo en una fuerte pérdida de dinero para

España. Asimismo, en este artículo se evidencia la picaresca que había en aquel entonces en la Carrera de Indias, la indefensión de las costas españolas y la influencia de los altos cargos en la Justicia.

La fragata estaba integrada en el servicio de estafetas que se acababa de adjudicar al recién nombrado marqués de Montesacro “y compañía”, admitiendo carga y viajeros. Su destino era Cartagena de Indias (actual Colombia) y llevaba en sus bodegas un cargamento de hierro vasco, tan apreciado al otro lado del Atlántico. No imaginaban sus tripulantes lo que les iba a tocar vivir.

En Cartagena de Indias

Pese a los intentos realizados por localizar datos sobre la estancia de la fragata en Cartagena de Indias, no se ha encontrado nada, por lo que no queda otra que emplear la lógica y hacer suposiciones.

La *San Juan Bautista* debería haber de arribado a su destino en marzo o abril, por lo que presenciaria la llamada batalla de Barú el 8 de Junio de 1708. Dicho combate sucedió entre fuerzas navales inglesas y los escoltas españoles de la flota de Tierra Firme que, procedente de Panamá, se dirigía a Cartagena de Indias. Como resultado de dicho enfrentamiento, se hundió el famoso galeón *San José* (capitana), por explotarle la santabárbara, fue apresado el mercante armado (gobierno) Santa Cruz y varada e incendiada la urca *Nuestra Señora de la Concepción*. Sorprendentemente, el resto de los buques pudo entrar en puerto con más o menos daños.

Diez días después los ingleses retiraron al grueso de su escuadra a Jamaica, dejando algunas unidades patrullando las costas cartageneras para evitar que la flota intentase regresar a España. Todo esto va a provocar que la fragata correo se vea obligada a permanecer allí hasta finales de septiembre o principios de octubre.

El extraño desembarco de caudales en Cuba y su apresamiento

Primeramente explicaremos los hechos y luego expondremos las conclusiones¹.

En pleno viaje de regreso, a la altura de Bahía Honda (Cuba), fueron avistados desde la *San Juan Bautista* tres corsarios enemigos dispuestos a capturarles. Ante el inminente peligro, se decidió poner a salvo el dinero en la lancha de la fragata mandándola a tierra. Fueron desembarcados unos 250.000 pesos², lo que da idea de cómo debía de ser la lancha, pues son casi siete toneladas de plata. Por desgracia el plan salió mal y la embarcación fue apresada por una piragua que tenían los corsarios semiescondida en tierra y que se hizo rápidamente a la mar con rumbo a su presa. La fragata continuó siendo acosada hasta que logró entrar en La Habana el 14 de octubre, y como desde los fuertes del puerto se hizo fuego, los enemigos se dieron a la fuga.

(1) Este hecho se desarrolla en las piezas 12, 13 y 14 del primer pleito (ver fuente al final). Por desgracia son más de mil cien páginas manuscritas. Su análisis supondría un tiempo y recursos de los que carece el autor. Por ello, tal y como se indica, las conclusiones son a título personal, con un cierto respaldo y lógica

(2) Antigua moneda de plata de, teóricamente, 27,47 gramos y una pureza de 931 milésimas. Era la divisa internacional de la época.

Personalmente, hay muchas cosas que no cuadran, pues no tiene sentido que, en plena persecución, se pongan a descargar tal cantidad de dinero. Tampoco es lógico que, estando en un buque artillado, embarquen todo ese dinero en una sencilla lancha que no está armada y que debido a la carga va a ser lenta y pesada de llevar. El capitán de la fragata se lamenta de que en dicho apresamiento se perdieron tres pequeñas barras de oro³ de la caja de a bordo, pero luego en Galicia se recuperará un saquete a su nombre con 452 pesos (una buena suma de dudoso origen lícito). Por último y no menos importante, nadie reivindicó la captura de semejante tesoro y, sabiendo lo que les gusta a los ingleses alardear de sus botines, eso resulta sospechoso, máxime en época de guerra y después de volverse vacíos tras la batalla de Barú.

Hay que tener en cuenta que, tras perderse la flota de Nueva España en Vigo en 1702, Felipe V incautó casi todos los caudales descargados aduciendo que en realidad pertenecían a comerciantes ingleses y holandeses, lo que era cierto. En mi opinión, en esta ocasión los mercaderes extranjeros decidieron anticiparse a la previsible decisión del Rey tras el reciente desastre naval, y la presencia en Cartagena de Indias de nuestra protagonista les venía como anillo al dedo. Bastaba con hacer un teatrillo con unos corsarios amigos y un capitán español corrupto autorizado a navegar en solitario, y todo arreglado.

Lo cierto y documentado es que este incidente hizo que la *San Juan Bautista* estuviese retenida durante tres meses en La Habana, mientras se litigaban varios pleitos, y que las autoridades se incautasen de otros 50.000 pesos que no habían sido descargados.

Nafragio en Galicia

El 14 de enero de 1709 zarpó la fragata correo, avistando la costa norte gallega el 18 de febrero de 1709, ya casi al anochecer. Parece ser que al día siguiente trataron de entrar en La Coruña o en Ferrol, lo que no pudieron hacer por haber un fuerte viento de componente Sur, aunque su intención no era esa, sino proseguir hasta Vizcaya⁴. Pero todo cambió cuando al ir en demanda del cabo Ortegal avistaron de nuevo a tres corsarios, esta vez pechelíngues (holandeses), que se les venían encima con rumbo encontrado. En aquel momento, un marinero que era de aquella zona, sugirió dirigirse a la ría de Cedeira, cuya entrada no es fácil de localizar si se llega desde el Sur, como era el caso. Consiguen llegar a la bocana pero el viento les impide entrar⁵, por lo que deciden desembarcar a algunos tripulantes en el esquife para que pidan ayuda a los marineros de la villa, pues creen que si se limitan a dar los acostumbrados cañonazos de entonces nadie acudiría, por ser un ardid que usaban los corsarios para apresar gente.

(3) Valoradas en unos 2.800 pesos, por lo que debían de pesar cerca de cinco kilos, aproximadamente, en total.

(4) Un pasajero declaró posteriormente que el capitán diera tales instrucciones para reducir los costes de los interesados, es decir, de los armadores. Existe la posibilidad de que recibiese órdenes de arribar a Pasajes, pues lo mismo se le había mandado a la flota que acabó hundida en Vigo (una escuadra inglesa en Finisterre obligó a la flota a cambiar su destino). También existe la posibilidad de que no hubiera ninguna orden y se pretendiera hacer una descarga ilegal.

(5) La fragata estaba dotada de remos, pero ni aun así consiguieron internarse.

Pero cuando ya se creían a salvo, la meteorología decidió lo contrario. El viento del suroeste empezó a arreciar cada vez más, por lo que los botes de los marineros no pudieron acercarse. Para colmo de males, el fondo era de cascajo, por lo que ninguna de las cuatro anclas que echaron hizo firme. Se mascaba la tragedia, pues estaban muy próximos a los acantilados como para pensar en salir a mar abierto. Dispararon cañonazos continuamente pidiendo ayuda y cortaron los cuatro mástiles para ofrecer menos resistencia al viento. Pero todo fue inútil, y las rocas cada vez estaban más cerca. La gente se arrojó al agua desesperada, siendo recogidos por las lanchas pesqueras que estaban en las cercanías, pero sin poder arrimarse al buque correo. El capitán se negó a abandonar su barco, pero fue convencido en el último momento por los marineros gallegos y se echó al agua, de donde lo rescataron. Menos suerte tuvieron un tripulante de la fragata y un criado indio de un pasajero, que se ahogaron. La violencia del temporal deshizo el barco contra las piedras de tal forma que causó impresión en todos los testigos. Todo ello ocurrió el 20 de febrero de 1709, de madrugada.

Tras el naufragio

Al no haber ya un casco que contuviera las mercancías, estas fueron llegando a la costa, de donde fueron recogidas. Gracias a la documentación sabemos que la carga principal era de tabaco y cacao, aunque también había lana de vicuña, vainilla, índigo y cueros. Poco después hubo calma en la mar y se pudieron recuperar muchas cosas, la mayoría ya medio podridas. Destacan unas 9.200 monedas de plata y 33 de oro. El rescate tuvo que ser muy provechoso y poco debió de quedar en el fondo del mar.

Enseguida se trató de culpar al capitán, y se le metió entre rejas. La principal causa era que no había descargado la correspondencia⁶, seguida de cargos menores por contrabando y similares. Francisco de Sorarte se defendió alegando que le fue imposible poner los pliegos a salvo y que, mientras estuvo retenido en La Habana, los duplicados fueron enviados en otros buques, por lo que no hubo daño alguno. Finalmente, tras estar preso unos meses, fue liberado sin cargos, pues parece que la influencia del marqués de Montesacro era muy grande.

El autor quisiera agradecer a Claudio Bonifacio las minuciosas investigaciones llevadas a cabo sobre este suceso y a Francisco Pérez Aguilar el haber agilizado las gestiones para obtener la documentación».

FUENTE: España, Ministerio de Cultura, Archivo General de Indias, Escribanía 1053-B, cuatro primeras piezas del primer pleito.

WEBGRAFÍA: «El galeón *San José* y la batalla de Barú», web *Todo a babor* (www.todoababor.es/articulos/sjose_baru.htm).

(6) Había tres cajones con papeles para el Rey y uno para el Consulado de Indias. Muchos de los papeles fueron encontrados poco después del hundimiento en muy mal estado.

NOTICIAS GENERALES

Historias Navales. Madrid (España)

Se trata de una serie de conferencias sobre aspectos concretos (temas generales) de la historia naval española organizados por el Instituto de Historia Naval-Departamento de Estudios e Investigación. Son conferencias mensuales desarrolladas por conferenciantes más comunicadores que especialistas en Historia. El formato es dual, telemático y en presencia, pero más destinado al público en internet que al presente. Mientras dure la pandemia está previsto que la página YouTube Armada Española sea la ventana oficial y digital al mundo exterior.

Hasta el momento, en lo que va de año, se han desarrollado las conferencias siguientes:

Martes 21 de julio de 2020

- «La evolución del buque de guerra», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

La sesión tuvo lugar en el Museo Naval de Ferrol (La Coruña), en directo por el canal YouTube Armada Española (<https://youtu-be/ZDdtyAG64T4>) y presencialmente, con obligación de usar mascarilla y de reservar asiento (aforo limitado) al correo electrónico museonavalferrol@fn.mde.es.

La presentación corrió a cargo del coronel de Infantería de Marina Juan M. López Larino.

Para más información dirigirse a

Museo Naval, rúa dos Irmandiños s/n
15403 Ferrol (La Coruña).

Martes 15 de septiembre de 2020

- «Una expedición cartográfica por el Museo Naval», por José María Moreno Martín, jefe de la Colección de Cartografía del Museo Naval de Madrid.

La sesión se desarrolló en directo en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, por el canal YouTube Armada Española: <https://youtu.be/YSLhSu4YfM>.

Hizo la presentación el vicealmirante Marcial Gamboa Pérez-Pardo, director del Museo Naval de Madrid.

Para más información dirigirse a

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

Instituto de Historia y Cultura Naval-DEI
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50
C.e.: ihcn-dei@mde.es

Martes 29 de septiembre de 2020

— «El Museo Naval navega de nuevo», por el almirante Juan Rodríguez Garat, director del IHCN.

La sesión se celebró en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, emitida en directo por el canal YouTube Armada Española: <https://youtube/GwABGK10snw>. Para la asistencia a la sesión fue obligatorio el uso de mascarilla y reservar asiento (aforo limitado) en el correo electrónico ihcn-dei@mde.es

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 91 3795050
C.e.: ihcn-dei@mde.es

Jueves 12 de noviembre de 2020

— «Expedición Malaspina: un viaje científico-político alrededor del mundo», (1789-1794)» por Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval.

El acto tuvo lugar en directo en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, por el canal YouTube Armada Española <https://youtube/B19YHbqunUY>

Para la asistencia fue obligatorio el uso de mascarilla y reservar asiento (aforo limitado) llamando al ihcn-dei@mde.es.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval-DEI
Juan de Mena 1, 28014 Madrid.

Actos conmemorativos del 250.º aniversario de la Escuela de Náutica, hoy Facultad de Náutica de Barcelona. Barcelona (España)

Tenemos en las manos un folleto en español de 60 páginas, numerado, en rústica, editado en Barcelona en 2020 por nuestro colaborador Laureano

Carbonell Relat, en el que el autor recoge los numerosos actos del 250.º aniversario de la fundación de la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB) que tuvieron lugar en la Ciudad Condal en 2019.

En la introducción, Carbonell nos dice, entre otras cosas, que

«en el año 2019 la Escuela de Náutica, hoy Facultad de Náutica de Barcelona, cumplió el 250.º aniversario de su fundación, un hecho trascendental y merecedor de un grato recuerdo, que se manifestó en una gran celebración a base de conferencias, exposiciones, simposios, encuentros deportivos y culturales, así como homenajes y otros muchos actos relacionados con la institución y su ámbito, en el sentido más amplio de la palabra. Prácticamente todos, salvo indicación en contra, se desarrollaron en catalán, aunque eso no impidió que en algunos debates se hicieran intervenciones en castellano».

Los responsables de la organización fueron la FNB, cuyo decano es Agustín Martín Mallofré, con el apoyo de la autoridad del Puerto de Barcelona, Mercedes Conesa Pagés, y del Museu Marítim de esta ciudad, cuya directora general es Elvira Mata Enrich.

Nosotros no vamos a hacer aquí una reseña de tan numerosos actos. Trataremos de espigar en el texto y recoger aquellos que puedan interesar más a nuestros lectores, principalmente las conferencias sobre navegación, historia marítima, cartografía y otras que afecten directamente a los buques y a sus dotaciones. Son estas

20 de febrero de 2020. Conferencia sobre

- «La esencia del PRFV*. Su enfermedad: la hidrólisis (ósmosis), su inspección, prevención y cuidado», por Agustín León Ibáñez Pardos, gerente de Pronáutica Asociación.

9 de marzo de 2019. Conferencia sobre

- «La batalla del Atlántico», por Asier Rojo, miembro de la promotora Wargame Riniewer.

13 de marzo de 2019. Conferencia sobre

- «Tratamiento y gestión de residuos MARPOL»**, por Enrique Junyent Guinart, ingeniero técnico en Propulsión y Servicios del Buque y diplomado en Máquinas Navales.

(*) Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

(**) Aclaramos que las siglas MARPOL (abreviación de «polución marina») designan el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques

10 de abril de 2019. Conferencia sobre

- «El bienestar de la gente de mar en puerto», por Ricardo Rodríguez-Martos Dauer, profesor de la FNB y director de Stella Maris de esta ciudad, y Francisco Bonada Vergara, ingeniero de Telecomunicaciones y jefe de Desarrollo Corporativo de la Ciudad Condal.

2 de mayo de 2019. Conferencia-coloquio sobre

- «Ernesto Anastasio Pascual, capitán de la Marina Mercante, práctico del puerto de Barcelona y profesor de la Escuela de Náutica entre 1913 y 1916», por
 - Ricardo García Cárcel, catedrático de Historia Moderna de la UAB y premio nacional de Historia;
 - Rafael Calvo Álvarez, práctico del puerto de Barcelona;
 - Juan Zamora Terrés, capitán de la Marina Mercante, periodista y doctor en Marina Civil.

12 y 13 de junio de 2019. Seminario-coloquio.

- «En trans-ito (*sic*), entre la expedición científica y la deriva artística», en cuatro bloques:

El día 12, en el primer bloque, se hizo la presentación de varias ponencias y proyectos relacionados con la cartografía.

El día 13, el cuarto bloque puso fin al seminario. Miguel Planas, miembro de la plataforma***, presentó un trabajo sobre la cartografía del estrecho de Magallanes, navegación y arqueología.

2 de octubre de 2020. Conferencia sobre

- «Leonardo Torres Quevedo. La contribución a la ingeniería naval del más prodigioso inventor de su tiempo», por Francisco A. González Redondo, profesor titular de Historia de la Ciencia de la Universidad Complutense de Madrid.

9 de octubre de 2020.

Se proyectó el documental *Vanishing Sail*, historia de la construcción naval de goletas en el Caribe.

(***) <http://plataformavertices.com/vertices/>

10 de octubre de 2020. Conferencia inaugural el nuevo curso sobre

- «Océanos, lecciones de vida», por Ana Corbella Jordi, licenciada en Veterinaria por la UAB, campeona de España de vela en 1999 y 2000, primera mujer española en dar la vuelta al mundo a vela sin escalas (2019-2020).

6 de noviembre de 2019. Conferencia sobre

- «Lo que es preciso tener en cuenta para embarcar de alumno/a de puente y de máquinas», por David García, piloto de segunda clase.

27 de noviembre de 2019. Conferencia sobre

- «Magallanes-Elcano, el viaje que cambió el mundo», por Luis Mollá Ayuso, capitán de navío, y Juan Cortada Bover, capitán de la Marina Mercante.

LXII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 13, 14 y 15 de octubre de 2020 tuvieron lugar en Madrid las 62.^{as} Jornadas de Historia Marítima bajo el tema general «V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (II). Preparación y salida de la Armada». Es el segundo ciclo de las cuatro previstos sobre este tema. Las ponencias se desarrollaron, en sesiones de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, (Juan de Mena 7, Madrid). Debido a las restricciones sanitarias, el aforo se ha reducido, por lo que fue necesario reservar plaza y asiento en el correo electrónico ihcn@mde.es. Las sesiones se atuvieron al siguiente programa:

Martes 13 de octubre de 2020

Después de la sesión de apertura, a cargo del almirante Juan Rodríguez Garat, director del IHCN, se pronunció la conferencia

- formación de pilotos de la Casa de Contratación: del piloto mayor a la cátedra de Cosmografía», por Almudena Hernández Ruigómez, profesora de Historia de América de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

Emisión en directo por internet, a través del canal YouTube Armada Española, <https://youtu-be/TGDuellmT-k>.

Miércoles 14 de octubre de 2020

- «Las tripulaciones de la primera vuelta al mundo», por Susana García Ramírez, jefe del área de investigación del Museo Naval de Madrid;
- «Vida en una nao de la primera vuelta al mundo», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), subdirector de la Real Liga Naval Española (RLNE) y consejero colaborador del IHCN.

Emisión en directo por internet, por el canal YouTube Armada Española, <https://youtu-be/Vk789Jnpd4TM>.

Jueves 15 de octubre de 2020

- «El aprovisionamiento y la salida de la expedición», por Beatriz Sanz Alonso, profesora de la Universidad de Valladolid;
- «La instrucción de Carlos I y Magallanes desde una nueva perspectiva: fuente de conflictos», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la UCM.

Emisión en directo por internet, por el canal YouTube Armada Española https://youtu-be/6llbLMPp7_4.

Para más información dirigirse a

Departamento de Estudios e Investigación
Instituto de Historia y Cultura Naval
Teléf. 913 79 50 50
Ihcn-dei@mde.es
<https://armada.defensa.gob.es/ihcn>

Jornadas de silvicultura naval y su contexto europeo. Burgos (España)

Organizadas por la Cabaña Real de Carreteros, con el apoyo del Ministerio de Defensa, el Ayuntamiento de Quintanar de la Sierra (Burgos) y la empresa Oxígeno, del 5 al 11 de octubre de 2020 se celebraron unas jornadas de silvicultura naval y su contexto europeo bajo el título general «Aproximación al histórico patrimonio de la Defensa española y su Real Armada». La programación se hizo en tres bloques, y las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos municipal de la siguiente forma:

- *Extracción de pez naval; metodología tradicional:*
 - del lunes 5 al jueves 8 de octubre de 2020: «Embarrado, extracción de tocones y picado de teas»;
 - viernes 9 de octubre de 2020: «Horno de mataca. Apilado de teas e ignicidad del horno»;

- domingo 11 de octubre de 2020: «Horno de mataca. Quema del alquitrán».
- *Senda de la Real Armada*: visita guiada al Monte de la Dehesa.
- Sábado 10 de octubre de 2020: Camping Arlanza, inscripción: socios@cabanarealcarreteros.org—947256752.
- *Histórico patrimonio de la Defensa Nacional española y su Real Armada*
 - «Burgos y su Real Armada: Antonio Valdés Bazán; materias primas y la fábrica de betunes de Quintanar», por Silvia López Wahrli, archivera y exdirectora técnica del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, de Viso del Marqués (Ciudad Real);
 - «La política naval en El Ferrol como su determinante histórico», por José Manuel Vázquez Lijó, doctor en Historia Naval del siglo XVIII y técnico del Museo Marea de Porto do Son (La Coruña);
 - «Conducciones madereras para la Gran Armada. De la sierra de Arlanza a Santander, siglos XVIII y XIX», por José Luis Moreno Peña, profesor emérito de la Universidad de Burgos y miembro de la Real Academia Burgense de Historia y Bellas Artes.

Para más información dirigirse a www.cabanarealcarreteros.org.

Mesa redonda: «El desembarco de Alhucemas». Madrid (España)

El 17 de septiembre de 2020, la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), en colaboración con el Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM), el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) y el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), ha dedicado una mesa redonda al tema general «El desembarco de Alhucemas» con los siguientes ponentes:

- moderador:
 - general de división Miguel Ballenilla y García de Gamarra, director de la ESFAS.
- ponentes:
 - coronel (retirado) Juan Salafranca Álvarez, del IHCM;
 - capitán de navío (retirado) José M.^a Blanco Núñez, del IHCN;
 - ingeniero aeronáutico Manuel López Mauriz, del SHYCEA.

La sesión ha sido emitida en directo por el canal YouTube. Se pudieron hacer preguntas vía Twitter a @ieee_es

Otras conferencias

- Organizada por la Escuela de Suboficiales de la Armada, el día 16 de noviembre de 2020, en el salón Galatea de la Escuela, en San Fernando (Cádiz), tuvo lugar una conferencia pronunciada por el almirante Juan Rodríguez Garat, director del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), titulada «A hombros de los héroes. 150 años del Panteón de Marinos Ilustres», emitida en directo por el canal YouTube Armada Española: <https://www.youtube.com/watch?v=r84DRcHiDk>
- Dentro de los actos de la primera vuelta al mundo, el 21 de febrero de 2020 el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández, subdirector de la Real Liga Naval Española (RLNE) y consejero colaborador del IHCN, desarrolló una conferencia en el Ateneo de Madrid (C/ Prado 21) de esta ciudad, sobre el tema «La vida en las naos del siglo XVI». El acto fue presentado en sesión de tarde.
- El 17 de marzo de 2020, el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández desarrolló la conferencia «Tradicionalismo y costumbres en la Armada» en el Casino Militar (Gran Vía 13, Madrid).
- El 22 de septiembre de 2020, la RLNE, con la colaboración de la Real Academia del Mar, inició un ciclo de seis conferencias, dentro del título general *El cine y el mar*, con la conferencia «Seis barcos de película», que desarrolló el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández.

Las demás conferencias se relacionan a continuación:

- martes 29 de septiembre de 2020, la película *El motín de la HMS Bounty*, desarrollada por Ignacio Pinedo del Campo;
- martes 6 de octubre de 2020, la película *La caza del Octubre Rojo*, a cargo del almirante José M.^a Treviño;
- martes 13 de octubre de 2020, la película *El motín del Caine*, por José Luis Asúnsolo;
- martes 20 de octubre de 2020, la película *Master and Commander*, por Carlos Cremades Carceller.