

# PRESENTACIÓN DEL VOLUMEN IV DE *LA BATALLA DEL MAR OCÉANO* Y HOMENAJE AL ALMIRANTE JOSE IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

Juan VAN-HALEN ACEDO  
Historiador

COMO no podía ser de otra manera, mis palabras deben iniciarse con una expresión de gratitud al almirante-director del Órgano de Historia y Cultura Naval, José Antonio González Carrión, y a la Armada española por su invitación para intervenir en este acto sin mérito por mi parte, a no ser que se considere meritorio mi amor a la Armada, que se debe a lo que un poeta, Manuel Alcántara —para mí, un clásico vivo—, llamó «la cultura de la sangre». Y es que entre los añejos legajos de El Viso del Marqués se custodia documentación de dieciséis miembros de la familia Van Halen que sirvieron en la Real Armada. Los tres representantes varones de la primera generación de mi linaje que nació en España —mediados del siglo XVIII— ingresaron ya en el Colegio Naval, y desde entonces hasta mi abuelo no ha faltado un Van Halen que, en línea masculina o femenina, sirviese en los navíos de Su Majestad.

Por su varia presencia en el Museo Naval, no quiero dejar de citar, entre estos marinos de la familia, al alférez de fragata Juan Van Halen y Sarti, uno de los cuatro oficiales de la Armada que intervinieron en el Dos de Mayo, por cierto desobedeciendo las órdenes de sus superiores. Estaba destinado en la corte a las órdenes del ingeniero general de Marina, después de sus destinos como guardiamarina en la fragata *Anfitrite*, el navío *América* y la fragata *Magdalena*, en la que fue subbrigadier de guardiamarinas al tiempo de la batalla de Trafalgar. Ya como alférez de fragata sirvió en el navío *Príncipe*. Siendo alférez de navío pasó a la caballería y llegó a mariscal de campo en España, a teniente general en Bélgica —donde fue jefe militar de la independencia de aquel país— y a mayor general en el Ejército Imperial de Rusia.

A las donaciones que mi predecesor hizo en vida al Museo Naval (un retrato, un sable y un yatagán tártaro), yo uní su busto, debido al escultor real de Bélgica Guillermo Geefs, precisamente a sugerencia del almirante González-Aller. Una copia de esta escultura puede contemplarse en el parque del Retiro, pero la original, que el primer rey de los belgas, Leopoldo I, regaló al general Van Halen, se conserva en el Museo.



Hay otro y fundamental motivo que contribuye a aumentar mi gratitud por la invitación que se me ha hecho: mi admiración por José Ignacio González-Aller, *Sisiño* para los que gozamos de su cercanía, que me regaló durante años su amistad y del que tanto aprendí. Este marino ilustrado, en la estela de tantos como brillaron en las ciencias, las letras y la investigación histórica, merece nuestro homenaje y ocupar un lugar de honor en la historia de la investigación naval y de esta casa. El Museo Naval tuvo en el almirante González-Aller un inteligente renovador que lo hizo tal como hoy es.

La obra que se presenta esta tarde, la botadura a la que asistimos, supone una singular aportación a la historia de España. Se trata del volumen cuarto y último de una empresa investigadora monumental: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades navales entre España e Inglaterra (1568-1604)*. La obra es un trabajo de conjunto fundamental y único sobre el que han derramado una labor investigadora que no tiene antecedente los almirantes Jorge Calvar Gross y Marcelino de Dueñas Fontán, así como María del Campo Mérida Valverde y el almirante José Ignacio

González-Aller, quien aportó a cada volumen una amplia introducción que enmarca el período documentado y que en este volumen en concreto suma más de trescientas páginas.

*La batalla del Mar Océano* es una magnífica aportación a la historia de los antecedentes, hechos y desafortunado fin de la «Grande y Felicísima Armada» enviada por Felipe II contra Inglaterra en 1588, y la obra más completa publicada en España sobre un suceso histórico concreto, lo que la ha convertido en una referencia insoslayable a la hora de estudiar aquella empresa. Y así, en la última gran monografía sobre la Royal Navy, *The Safeguard of the Sea*, escrita por Nicholas Rodger, se citan documentos del *Corpus*; Geoffrey Parker lo cita igualmente en *Felipe II, la biografía definitiva*, donde se mencionan hasta noventa y tres de los documentos recogidos en la obra, y el libro *Os navios de*

*Portugal na Grande Armada*, del investigador portugués Augusto Salgado, cita más de doscientos documentos del *Corpus* a lo largo de las 157 notas que contiene (1).

Este volumen IV recoge el período de la ejecución de la empresa de Inglaterra, desde el 16 de febrero de 1588, cuando el duque de Medina Sidonia acusa recibo al secretario Idiáquez de la noticia sobre la intención del rey de encomendarle el mando de la armada, hasta las últimas referencias testimoniales que dejó la jornada en los archivos españoles y extranjeros. Son más de tres mil los documentos transcritos en el volumen, lo que, junto a los más de cuatro mil ya publicados en los tomos precedentes, hace un total de más de siete mil documentos ordenados cronológicamente en el *Corpus*.

González-Aller concretó el criterio que había seguido al escribir su extensa introducción a este volumen, similar al de las entregas anteriores: «Interrelacionar la información proporcionada por el conjunto documental, tratándola con más profundidad y extensión, además de añadir un índice de materias que pretendemos facilite al estudioso sobre el tema la búsqueda de datos. De este modo, podemos exponer a los investigadores una historia de los aspectos navales de la jornada de 1588 basada en su mayor parte en fuentes manuscritas directas, huyendo en lo posible de los juicios subjetivos, sin dejar de cubrir las lagunas de información que hemos detectado —particularmente en lo referente a los naufragios en las costas británicas— merced a las monografías sobre el tema aparecidas hasta la actualidad».

El conjunto del *Corpus* no tiene antecedente, y dudo mucho, por no decir que tengo la seguridad, que ninguna obra sobre este tema vaya a superarlo. Desde el volumen I, la magna apuesta investigadora, a través de miles de páginas, desgrana los antecedentes y desarrollo de la pugna entre España e Inglaterra, mediante la transcripción de documentos en su mayoría desconocidos o insuficientemente aprovechados por los investigadores, y no solo desde su vertiente histórico-naval, sino también desde los aspectos ideológicos, diplomático, sociológico y económico, y desde lo que podríamos llamar, o ahora lo llamaríamos así, el factor humano. Es otro de los planteamientos originales del trabajo.

El almirante Calvar Gross, en un interesante artículo sobre la obra, anota algunas claves de las lagunas y dificultades con que los autores tuvieron que habérselas y de los objetivos que se pusieron a cumplir:

«Lo primero que nos llamó poderosamente la atención fue que los hechos que debíamos estudiar estaban insuficientemente tratados en lengua castellana y apoyados en colecciones exiguas de documentos. Es digno de destacar que mientras los historiadores ingleses han procurado beber en las fuentes

---

(1) Acaso no sea ocioso recordar que Geoffrey Parker y Colin Martin son dos de los tratadistas ingleses —uno en el ámbito de la historia y otro en el de la arqueología submarina— que más han profundizado en aquella empresa española. Prueba de ello es *La Gran Armada*, obra ya canónica progresivamente ampliada y revisada al compás de sus sucesivas ediciones.

españolas, los españoles han ignorado los propios documentos que aquellos tradujeron al inglés; y lo que es peor, tampoco han traducido al castellano la documentación original inglesa para poder escribir una historia objetiva basada en el análisis de los puntos de vista de los protagonistas de ambos bandos. (...) Con el *Corpus documental* pretendemos un claro objetivo: contribuir en la medida de lo posible a un mayor acercamiento a la verdad histórica, basándonos exclusivamente en el único testimonio que nos queda de los protagonistas: sus propios escritos».

Los autores de esta monumental obra afrontaron, desde el inicio de su gran reto, un tratamiento integral, exhaustivo, cronológico, de la documentación conocida; corrigieron los errores, sobre todo de transcripción, en los documentos ya publicados, y añadieron nuevas fuentes primarias, para lo que accedieron a fondos hasta entonces desconocidos o en los que no se habían detenido lo bastante investigadores anteriores. Por ejemplo, las anotaciones marginales de la mano del rey Felipe en muchos de los documentos no habían sido estudiadas con el detenimiento que requería este período crucial. En ellas el monarca expresa opiniones de enorme interés histórico sobre la empresa en gestación. Para no tener en cuenta las jugosas anotaciones debidas a la real mano, autores como Hume se escudan en que las glosas manuscritas del rey «son espantosos garabatos que hacen la desesperación del más experto paleógrafo». En esta línea, la mayoría de los tratadistas, por pereza o falta de perseverancia, habían preferido hasta ahora omitir las glosas en cuestión.

Cuando en este volumen se habla de las vicisitudes de parte de los supervivientes de la Gran Armada en Irlanda, Escocia o Inglaterra, he recordado un viaje como enviado especial de prensa a la costa irlandesa, hace más de cuarenta años, en pos de las huellas de aquella gran flota. Guardo un recuerdo emocionado de un pueblecito irlandés, Spanish Point, en el condado de Clare, al sur de los acantilados de Moher, llamado precisamente «Punta Española» porque allí fueron a dar algunos de los supervivientes de la Gran Armada, que fueron hospitalariamente socorridos por los lugareños, católicos como ellos. Muchos de estos supervivientes decidirían quedarse y rehacer su vida en este pueblecito donde cada año, en su memoria, se celebra el «Festival Español», en el que se elige la «Dama Española», la muchacha del lugar que muestre una belleza «más española».

No muy lejos de Spanish Point, un equipo de buscatesoros estaba empeñado en el rescate del navío *Santa María de la Rosa*, hundido sin supervivientes frente a los acantilados irlandeses y cuyo pecio se localizó en 1967. Cerca de Punta Española, un monolito, inaugurado por don Juan Carlos y doña Sofía en 1988, recuerda el naufragio del *San Esteban* y el *San Marcos*, y allí se mantiene la leyenda de «la tumba de los españoles». Se trata de un hermoso rincón de costa donde la tradición asegura que están enterrados centenares de naufragos españoles, ejecutados sin clemencia por las tropas inglesas. Al regreso de mi primer viaje a Irlanda tras las huellas de la Gran Armada, en 1971, publi-

qué, además de la serie relativa a las huellas de los naufragios, un reportaje sobre la actividad de aquellos buscatesoros.

Hablé con Sisiño sobre mis recuerdos de la costa irlandesa. Él conocía al detalle la peripecia tanto de las naves que se perdieron como de las que regresaron. Uno de los supervivientes de Punta Española pudo haber sido —aunque a la postre no lo fue, ya que su nave naufragó frente a Sligo— el capitán Francisco Cuéllar, autor de una carta en la que narraba sus vicisitudes, documento clasificado por el almirante González-Aller.

El relato del marino español —veinte folios— es estremecedor: «No teníamos remedio ni socorro ninguno, si no era de Dios». A aquellos náufragos, a veces mal acogidos y los más perseguidos por los soldados ingleses, según Cuéllar «se los comían los cuervos y los lobos sin que viniese quien diera sepultura a ninguno». El afligido capitán lamenta que «doce españoles [fueron] ahorcados dentro de la iglesia por mano de los ingleses que en nuestra busca andaban», y también relata que, en medio de la tragedia, hubo «destellos de humanidad de algunos campesinos irlandeses que, reconociendo a católicos como ellos entre los fugitivos, los amparan y socorren». «No me hicieron mal —dice— porque había uno de ellos que sabía latín». Fue el caso de los supervivientes que llegaron a Punta Española, aunque los acogidos amistosamente fueron los menos. Mi viejo y admirado amigo y compañero Arturo Pérez Reverte dedicó hace años a la carta de Cuéllar —que también conocía por intermedio de Sisiño— un estupendo artículo periodístico.

Existe otro testimonio directo de importancia: el del soldado de infantería Diego López, embarcado en la nave *La Lavia*, que naufragó también frente a la costa irlandesa en Sligo, junto a *La Juliana* y la *Santa María de la Visión*. Diego López cuenta su peripecia al atravesar toda Irlanda «sin ningún daño ni perjuicio». Luego pasó a Escocia, donde estuvo casi un año, para llegar por fin a El Havre de Gracia, donde se embarcó para Sanlúcar. En la travesía fue apresado por corsarios y no llegó a España hasta finales de 1589. La narración del infante no es tan prolija como la del capitán Cuéllar, pero supone una muestra más, entre los miles de fuentes primarias que contiene la obra.

Creo haber evidenciado en estas líneas la importancia —más aún: la singularidad— de esta monumental obra, que aporta brillo a la historiografía española y en la que el almirante González-Aller, además de coautor, ejerció de sabio hilo conductor como autor de las introducciones a todos sus volúmenes.

Además de para presentar el nuevo volumen de *La batalla del Mar Océano*, la Armada nos convoca hoy para homenajear a ese marino e investigador de excepción que *es* el almirante José Ignacio González-Aller Hierro. Y digo «es», utilizando el presente, y no «era» porque comparto con Camilo José Cela que quien deja una obra no muere: está presente mientras la obra vive, o sea, siempre. Ya sabemos aquello de plantar un árbol, tener un hijo o escribir un libro. Dejar poso en nuestro paso por ese espacio temporal y tasado que es la existencia humana supone permanencia.



Conocí a Sisiño en Madrid gracias al ya desaparecido Roberto Soravilla, amigo desde la infancia y diputado por Madrid, miembro de la Comisión de Defensa del Congreso. En las semanas siguientes a aquella presentación viajé a Cartagena como vocal de la Comisión de Defensa del Senado, acompañando al entonces ministro del ramo, y allí reencontré a González-Aller. Su trato, cuando ya estaba destinado en la dirección del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, se lo debo a mi viejo y admirado amigo, vecino mío por más señas, el general auditor José Cervera Pery, un investigador histórico de hondas sabidurías y, además, inspirado poeta al que se debe también en este menester mágico de la poesía una obra relevante. La gran memoria y las jugosas experiencias vitales que atesoraban Sisiño y Cervera convertían para mí en inolvidables nuestros encuentros. Como amante de la historia, en su presencia me consideraba a menudo un cura de aldea en una reunión de obispos.

El pasado día 26 de octubre falleció en Madrid nuestro Sisiño, que había nacido en Las Palmas de Gran Canaria en 1935. Era un grandísimo ser humano, un hombre machadianamente bueno que iba siempre con la verdad por delante. Uno de sus valores permanentes era su culto a la amistad, y somos muchos quienes podemos dar fe de ello. Ya he dicho en esta intervención que formaba parte de esa excelsa tradición de los marinos ilustrados, y creo que es justo reiterarlo y destacar que desde esa condición indiscutible nos ha dejado, junto a su simpatía, naturalidad y bondad, un enorme y generoso legado científico. Su trato era siempre afectuoso. Vivía entregado a su trabajo y al compromiso con España, con la Armada y con la cultura, y lo hacía derrochando al tiempo humor y pasión. Como investigador naval es uno de los más notables que ha conocido el tiempo que nos ha tocado vivir, internacionalmente respetado.

Lucía con orgullo el uniforme de botón de ancla que habían lucido asimismo sus antepasados. En su estirpe figuran Cristóbal González-Aller, teniente coronel de caballería en el siglo XVIII, y su bisabuelo, el primero de su familia en servir en la Armada, que llegó a capitán de fragata. Singular ejemplo para Sisiño fue su padre, ilustre marino, comandante del crucero *Canarias* en aquella misión de auxilio a los naufragos del *Bismarck*. González-Aller tenía entonces seis años, pero su prodigiosa memoria le llevó a recordar con todo lujo de detalles la salida del crucero desde el muelle de Punta del Martillo, en Ferrol, y el relato que le hizo su padre de aquella aventura. Rescató esos recuerdos en un artículo publicado en la *Revista de Historia Naval*, según dijo, «para que no se pierda la historia».

La poderosa memoria de Sisiño, a la que vengo refiriéndome, queda patente a lo largo de toda su vida. Recordaba el origen y circunstancias de cada pieza del Museo, las biografías de los más ilustres oficiales y jefes de la Armada, los intrincados caminos de la historia naval. Lector impenitente, había atesorado una relevante cultura histórica a lo largo de los años, con referencias exactas a los archivos y fuentes documentales. Su estirpe, en las diferentes ramas, ha dado relevantes marinos, como los almirantes Antonio

González-Aller Suevos y Gonzalo Rodríguez González-Aller, que prosiguió su labor al frente del Museo Naval. Actualmente, la dinastía continúa en su hijo Benigno, capitán de navío, que tanto orgullo le producía como heredero de su vocación y de su entrega a la Armada.

El mero enunciado de su carrera profesional en la Armada, su hoja de servicios, es una continuidad de trabajo, pasión y entrega. Ingresó en la Escuela Naval Militar el primero de septiembre de 1954, siendo especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. Fue compañero en la Escuela Naval y en el *Juan Sebastián Elcano* de don Juan Carlos, y soy testigo del afecto y familiaridad con que el exmonarca le trataba. Una de las ocasiones en que viví aquella familiaridad y afecto tuvo como escenario este museo con motivo de la inauguración de nuevas salas.

Estuvo embarcado como oficial en el crucero *Galicia*, los submarinos *G-7* y *S-22* y los destructores *Alcalá Galiano* y *Jorge Juan*. Fue jefe de órdenes de la Flotilla de Submarinos y jefe de operaciones del Grupo Aeronaval de la Flota, a bordo del portaaviones *Dédalo*. También fue segundo comandante del submarino *Isaac Peral* y comandante del patrullero *Gaviota*, del submarino *Cosme García*, del destructor *Lángara* y del transporte de ataque *Castilla*, así como jefe de la Flotilla de Submarinos de Asalto.

Participó en las operaciones de evacuación de Sidi Ifni, a bordo del destructor *Alcalá Galiano*; en la vigilancia del banco pesquero sahariano, al mando del patrullero *Gaviota*, y en las operaciones desarrolladas en el Sahara Español y Marruecos siendo comandante del submarino *Cosme García*. También intervino en actividades de vigilancia de las unidades del Pacto de Varsovia en el Mediterráneo, y contra el Frente Polisario en aguas de Canarias, Sahara y Mauritania al mando del destructor *Lángara*.

Hablé no poco con Sisiño del abandono español de Sidi Ifni, al que el gobierno que lo decidió, con curioso eufemismo, llamó «retrocesión». Viajé dos veces a Ifni como periodista, la segunda precisamente para asistir a esa llamada «retrocesión», término impropio porque no se trataba de devolver nada ni de retornar a una situación anterior. La presencia española en Ifni se remonta a la época de los Reyes Católicos, cuando Diego García de Herrera alzó en 1476, en una base temporal de marineros y pescadores, la torre conocida como Santa Cruz de la Mar Pequeña, reconstruida en 1496. Los españoles fueron desalojados en 1524 por los beréberes de la zona. Su pertenencia a España fue reconocida por Marruecos en 1860, mediante la paz de Tetuán. Los límites de la colonia fueron fijados en 1912 en virtud de un tratado con Francia.

A pesar de ello, la presencia de España en Ifni fue inexistente hasta 1934, cuando el coronel Oswaldo Capaz (2) tomó posesión de la zona durante uno

---

(2) El 23 de agosto de 1936, Capaz —para entonces ya general— sería fusilado en la pradera de San Isidro tras el asalto y «saca» de presos de la Cárcel Modelo. Entre las víctimas se contaría también el exministro republicano Manuel Rico Avello, por cierto caballero Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval y de la de la República.

de los gobiernos de Lerroux. En el Congreso de los Diputados y en la prensa, la izquierda se pronunció entonces en contra de la intervención de España, que solo defendía su derecho de acuerdo con los tratados.

Mientras yo asistía al acto de entrega de Ifni a Marruecos, plasmado en el intercambio de documentos entre el teniente general José Vega Rodríguez, gobernador general español, y el general Mohammed Oufqir, ministro marroquí del Interior, González-Aller estaba a bordo del *Alcalá Galiano*, frente al magnífico y costosísimo puerto artificial construido en Sidi Ifni por los españoles. España decía adiós a una de sus provincias, con representación en las Cortes Orgánicas de entonces y tratamiento como tal desde 1958. Allí quedaba una enorme inversión económica y, sobre todo, la heroica sangre derramada en una guerra olvidada poco más de diez años antes de aquella mal llamada «retrocesión».

Otra coincidencia geográfica y temporal de ambos, momento histórico del que hablamos no poco Sisiño y yo, fue en El Aaiún, con motivo de la Marcha Verde; él, como comandante del submarino *Cosme García*, y yo, como directivo de Radiotelevisión Española. Sus reflexiones sobre aquel complicado momento de nuestro país eran muy interesantes. Desde el periscopio del *Cosme García*, en las dársenas de los puertos marroquíes, González-Aller cumplió, como siempre, con su deber.

Entre otros destinos desempeñados en tierra, fue vocal-secretario de la Junta de Doctrina de Guerra, profesor adjunto de la Escuela de Submarinos, jefe de sección en las divisiones de logística y táctica del Estado Mayor de la Armada, jefe de la unidad de estudios y planes en la Dirección General de Política de Defensa y ayudante personal de los almirantes generales Suanzes de la Hidalga y Salas Cardenal, jefes de Estado Mayor de la Armada. Ascendió a contralmirante el 11 de marzo de 1991 y fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo.

El 6 de noviembre de 1991 se le encomendó la dirección del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, y ocupó la presidencia del consejo rector de la *Revista de Historia Naval*. Ese nombramiento, que entonces no le hizo feliz, derivaría en la profundización de su interés por la investigación histórica. Su labor al frente del Museo fue, a mi juicio, fundamental para la institución. Lo modernizó, lo amplió, creó una nueva estructura, dió renovado impulso a las labores de catalogación y restauración y amplió los fondos patrimoniales, de forma particularmente notable los de la biblioteca y el archivo, así como los de los museos de Ferrol, San Fernando y Cartagena.

En el palacio de El Viso del Marqués, Archivo-Museo de la Armada, que visité con él, acometió la restauración de sus frescos del siglo XVI y de su mobiliario histórico. En la Torre del Oro de Sevilla afrontó una restauración profunda del interior y el almenado, y enriqueció su museo marítimo. Mimó el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, restaurándolo y colocando placas conmemorativas. Restauró buena parte del patrimonio pictórico en las zonas marítimas y la Jurisdicción Central de Marina.



Rodeado de un brillante equipo de profesionales (marinos, conservadores e historiadores del Museo Naval), y con Dolores Higuera como directora técnica del Museo, convirtió esta casa en un referente museístico internacional. En la actividad que desplegó, Sisiño encontró la colaboración de instituciones como la Real Academia de la Historia, el CSIC, la Biblioteca Nacional, la Universidad y los más variados archivos dentro y fuera de España.

Sisiño buscaba aquí y allá cualquier documento, libro o pieza que pudiera incrementar el acervo del archivo, la biblioteca o las salas del Museo. Y soy testigo directo de este afán suyo. En su compañía visité a Esperanza Aguirre, entonces presidenta del Senado, porque en el palacio que ocupa la Cámara Alta se conserva un lienzo que representa a uno de los capitanes de la Real Armada, lienzo que él quería fuese cedido en depósito al Museo, o que al menos se le autorizase a efectuar una copia de él. Además, fui su compañero en recorridos por librerías de lance en las que había localizado este o aquel libro o documento de su interés.

En la memoria guardo otra prueba del tesón y la entrega de González-Aller en su afán por ampliar los fondos del Museo. Me convocó a un almuerzo con el infante don Carlos, dentro de las gestiones que estaba realizando para conseguir el depósito de los restos de la nao *San Diego*, empeño que estaba tropezando con muchos escollos. Para removerlos, desde mi responsabilidad de entonces como presidente de la Asamblea de la Comunidad de Madrid traté de implicar en el asunto al gobierno autónomo, al Ayuntamiento de la capital y, sobre todo, a Caja Madrid. De aquel primer encuentro surgieron otros con el propio Frank Goddio y sus representantes en España. En ellos tuve ocasión de ser testigo de la pasión y la fuerza dialéctica que puso Sisiño en aquella dura negociación. La respuesta de las instituciones fue positiva, los obstáculos, por fortuna, se allanaron y el proceso negociador llegó a buen puerto, de modo que a día de hoy, aunque parezca imposible, gracias a González-Aller los visitantes del Museo Naval tienen oportunidad de contemplar en sus salas los restos de la nao *San Diego*.

A través del Instituto de Historia y Cultura Naval promovió la publicación de numerosas obras de tema marítimo y la celebración de numerosos simposios por toda España, reconstruyendo episodios de la historia naval que ya figuran en artículos especializados, libros y ponencias.

Hasta el 26 de marzo de 2000 dirigió primorosa y eficazmente el Museo Naval, y en esa fecha, en situación de retirado, fue designado vocal del patronato del museo al que tanto se había entregado, algo que no dejaría de hacer hasta el último día de su vida. Ese mismo mes fue nombrado, dentro de las celebraciones de los centenarios de Felipe II y Carlos V, comisario de la exposición *Carlos V, la náutica y la navegación*, celebrada en Pontevedra. Fue miembro del consejo asesor de la exposición *1802. España entre dos siglos y la devolución de Menorca*, que pudo contemplarse en el Museo Arqueológico Nacional de diciembre de 2002 a marzo de 2003.

Perteneció, además, a diversas corporaciones científicas e históricas, como la Academia Belgo-Española de la Historia, el Instituto de Estudios Histórico-

Marítimos del Perú, la Academia de Marinha na Classe de Artes, Letras e Ciências (Lisboa) y de la Academia Melitense Hispana.

La obra publicada que nos deja el almirante González-Aller es amplia y relevante. De entre las decenas de artículos especializados, monografías y libros solo citaré algunos de estos últimos, sin referirme, naturalmente, a *La batalla del Mar Océano*, obra sobre la que ya he tratado en esta intervención y que, por su carácter enciclopédico y sus aportaciones, me parece, como ha quedado dicho, una contribución fundamental y sin parangón a la historia naval.

En 1982, con reedición revisada y aumentada en 2003, publicó *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*, libro citado por todos los autores que se han ocupado de la Guerra Civil en la mar y única monografía extensa publicada en España sobre el tema.

En 1998 apareció *España en la mar. Una historia milenaria*, en edición bilingüe en castellano e inglés. Se publicó con la colaboración especial de la comisaría de España en la Exposición Universal de Lisboa de 1998.

Entre 1996 y 2003 fue publicándose el *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, obra de consulta obligada y de referencia para los investigadores, el primero de cuyos tres tomos conoció una segunda edición en 2006.

De 2004 es *La campaña de Trafalgar. Corpus documental conservado en los archivos españoles*, obra en dos tomos a mi juicio básica, por su enorme y minuciosa aportación documental. La dedicatoria del libro, muy elogiado por autores ingleses y franceses, es una prueba de la altura de miras del autor: «A los valientes marinos franceses, ingleses y españoles que lucharon en la batalla».

También de 2004 es *Los modelos de arsenales del Museo Naval de Madrid*, escrito en colaboración con Cruz Apestegui, Jorge Pla y Carmen Zamarrón y que conoció una segunda edición ya el mismo año de su aparición. Se trata de una de las escasas obras importantes dedicadas a la construcción naval española en madera.

En ese mismo año, 2004, publicó *La Familia Real en la Armada española*. El libro contiene los historiales de los 43 buques de la Armada que desde el siglo XVIII han llevado el nombre de algún miembro de la Familia Real. La obra, publicada sin ánimo de lucro, está lujosamente editada.

Las distinciones a la labor histórica de González-Aller han sido numerosas. Por los dos primeros volúmenes de *La batalla del Mar Océano* se le concedió en 1991 el Premio Virgen del Carmen, galardón que repetiría en 2005 por *La campaña de Trafalgar*. Al año siguiente obtendría el Álvaro de Bazán, de la *Revista General de Marina*, por su artículo «La vida a bordo en la época de Trafalgar».

Estaba en posesión, entre otras condecoraciones, de las Grandes Cruces de la Orden del Mérito Naval, de la de Alfonso X el Sabio y de la de San Hermenegildo; de la Orden de Francisco Miranda en su Primera Clase, otorgada por la República de Venezuela; de la Encomienda de la Orden de Mayo al Mérito Naval, de la República Argentina, y de la Medalla de la Orden Tamandaré de Brasil.

Sisiño era un ameno conversador. Narraba los episodios de la historia naval como si hubiese estado presente en ellos, con pasión, con un deje de nostalgia, entusiasmándose a cada frase. No he conocido a nadie con esa capacidad de hacer que el interlocutor sintiera el pasado vivo, presente. Y todo envuelto en una cordialidad singular desde la que derramaba una simpatía sin límites pareja a su humildad. Era humilde sin doblez, sin teatralidad. Un día, tras almorzar con algunos historiadores, me reprochó que hubiese alabado sus trabajos de investigación, porque escucharlo le incomodaba.

Recuerdo como si los estuviese viviendo momentos excepcionales, tantas y tantas conversaciones en las que mucho aprendí, desde el análisis o los comentarios sobre libros referidos a los temas que a él más le interesaban. Como cuando Geoffrey Parker publicó *La Gran Armada*, que le pareció un ejemplo de objetividad desde la perspectiva británica, o cuando apareció *La campaña de Trafalgar*, de Hugo O'Donnell —autor tan cercano a él—, que considero muy valiosa. Una de las características de Sisiño era la de ser amigo de sus amigos y no mostrarse nunca parco en el elogio, más allá de subjetividades y cánones.

Solo desde la experiencia de marino entregado a su vocación, con miles de millas de navegación a la espalda, puede entenderse y calibrarse su labor de historiador. Su interés y dedicación a la historia naval creció sobre el suelo de su condición de marino. Brilló como investigador porque brilló como marino de guerra. No solo aprendió en los libros, en los legajos de los archivos; aprendió ante todo de la mar. Su carrera militar no es disociable de su menester como tratadista histórico. Entendía desde sí mismo, desde su propia realidad vivida, el comportamiento de los navegantes, de los exploradores, de los capitanes de mar y de guerra de otro tiempo. Su interpretación y sus estudios sobre la historia naval están probablemente entre las aportaciones más importantes y originales que se hayan hecho en nuestro país.

Y termino. Los que le conocimos, amantes de la Historia con mayúscula y de la Armada, estamos orgullosos de José Ignacio González-Aller Hierro, marino, investigador, excelente ser humano y español cabal, tanto como puedan estarlo su viuda, Victoria, y sus hijos, quienes gozaron del privilegio de convivir con un hombre de singulares virtudes cuya amistad nos honró y de quien recibimos el regalo de su sabiduría.

Museo Naval, 2 de diciembre de 2014