

Juan José Laforet

ALMIRANTES ORIUNDOS DE CANARIAS

III Jornadas Marítimo-Navales 2009



Real Sociedad Económica de Amigos
del País de Gran Canaria



Juan José Laforet

ALMIRANTES ORIUNDOS DE CANARIAS

III Jornadas Marítimo-Navales 2009



Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria
2010

Instituciones que han participado en la financiación de las actividades de la RSEAP durante el año 2009:



- **Secretaría de Estado de Universidades e Investigación.
Ministerio de Educación y Ciencia.**



Gobierno de Canarias

- **Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.**



- **Excmo. Cabildo de Gran Canaria.**



- **Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.**

© Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria.

© Juan José Laforet.

Depósito Legal: G. C. 29 - 2010

I.S.B.N.: 978-84-933042-8-7

Impresión: Gráficas Tegrarte, s.l.

La Herradura - Telde (Gran Canaria).

**SOCIOS - EMPRESAS E INSTITUCIONES
COLABORADORAS DE LA REAL SOCIEDAD
ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE
GRAN CANARIA**

- SATOCAN, S.A.
- Fundación Canaria Puertos de Las Palmas.
- La Caja de Canarias.
- José Sánchez Peñate, S.A. (J.S.P.)
- Grupo de Empresas Félix Santiago Melián.
- Caja Rural de Canarias.
- Tirma, S.A.
- Aguas Minerales de Firgas S.A.
- Editorial Prensa Canaria, S. A.
- Global, S.A.
- Binter Canarias
- UNELCO ENDESA
- F. Caballero Massieu, S. A.
- Philips Morris. Spain.



Almirantes oriundos de Canarias

*En recuerdo y reconocimiento de todos los
Almirantes de la Armada Española oriundos de Canarias,
entre cuyos ilustres nombres se encuentran los de:*

- | | |
|--|---|
| <i>Francisco Díaz Pimienta</i>
Almirante
Tazacorte, 1594 - Barcelona, 1652 | <i>Wenceslao Benítez Inglott</i>
Contralmirante Honorario
Las Palmas de Gran Canaria, 1879 - San Fernando, 1954 |
| <i>Antonio Fernández Rojas</i>
Almirante
Santa Cruz de La Palma, 1671 - En la mar, 1729 | <i>Fernando Meléndez Bojart</i>
Almirante
Las Palmas de Gran Canaria, 1900 - Madrid, 1968 |
| <i>José González Cabrera Bueno</i>
Almirante
Tenerife, Siglos XVII-XVIII | <i>Tomas Clavijo Navarro</i>
Vicealmirante
Santa Cruz de Tenerife, 1919 - Madrid 1997 |
| <i>Domingo de Nava Grimón y Porlier</i>
Teniente General de la Armada
La Laguna, 1740 - Realejo Bajo, 1812 | <i>Tomás Gómez Arroyo</i>
Vicealmirante
Las Palmas de Gran Canaria, 1920 - 1996 |
| <i>Pedro Tomás de Mesa y Baulén</i>
Teniente General de la Armada
La Laguna, 1755 - Cádiz, 1838 | <i>Amancio Rodríguez Castaños</i>
Vicealmirante
Santa Cruz de La Palma, 1933 |
| <i>Domingo Monteverde y Rivas</i>
Jefe de Escuadra de la Armada
La Laguna, 1772 - San Fernando, 1832 | <i>José Ignacio González - Aller Hierro</i>
Contralmirante
Las Palmas de Gran Canaria, 1935 |
| <i>Rafael Clavijo y Socas</i>
Jefe de Escuadra
Tenerife. Siglo XVIII - Cartagena, 1815 | <i>Rafael de Morales Romero</i>
Almirante
Las Palmas de Gran Canaria, 1936 |
| <i>Juan Bautista Antequera y Bobadilla</i>
Vicealmirante
Tenerife, 1823 - Alhama, 1890 | <i>Rafael Martín de la Escalera y Mandillo</i>
Vicealmirante
Santa Cruz de Tenerife, 1946 |



*La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria
III Jornadas Marítimo-Navales
13 de noviembre de 2009*

Placa conmemorativa de los Almirantes oriundos de Canarias entregada por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria en el acto del 13 de noviembre de 2009.

ÍNDICE

Propósito	11
A modo de Prólogo	13
Introducción	17
Francisco Díaz Pimienta	21
<i>Almirante. Capitán General de la Armada del Mar Océano.</i>	
Antonio Fernández Rojas	29
<i>Almirante</i>	
José González Cabrera Bueno	35
<i>Almirante</i>	
Domingo de Nava Grimón y Porlier	39
<i>Teniente General de la Armada.</i>	
Pedro Tomás de Mesa y Baulén	45
<i>Teniente General de la Armada.</i>	
Domingo Francisco Monteverde y Rivas	51
<i>Jefe de Escuadra de la Armada.</i>	

Rafael Clavijo y Socas	57
<i>Jefe de Escuadra de la Armada.</i>	
Juan Bautista Antequera y Bobadilla	63
<i>Vicealmirante.</i>	
Wenceslao Benítez Inglott	71
<i>Contralmirante Honorario.</i>	
Fernando Meléndez Bojart	77
<i>Almirante</i>	
Tomás Clavijo Navarro	83
<i>Vicealmirante</i>	
Tomás Gómez Arroyo.....	89
<i>Vicealmirante.</i>	
Amancio Rodríguez Castaños	95
<i>Vicealmirante.</i>	
José Ignacio González - Aller Hierro	103
<i>Cotralmirante.</i>	
Rafael de Morales Romero	107
<i>Almirante</i>	
Rafael Martín de la Escalera Mandillo	113
<i>Vicealmirante</i>	
Grados Armada Española siglos XVIII-XX	119
Obras consultadas	121
 ANEXO. III JORNADAS MARÍTIMO NAVALES	
Exposición de Maquetas Navales Cíviles y Militares.	129
Conferencia: «El Museo Naval de San Fernando	131
y el Panteón de Marinos Ilustres».	

Conferencia: «Perspectivas del Puerto de La Luz»	137
Donación de fondos expositivos al Museo Naval de Canarias	145
Historia de un mantel	147
<i>Intervención del</i> Director del Instituto de Historia y Cultura Naval	151
Conferencia: «La Aviación Naval Española. 1917 a 1939».	153
Inauguración de un monumento en recuerdo del Castillo	159
de Santa Catalina y homenaje a los Almirantes oriundos de Canarias.	

PROPÓSITO

Francisco Marín Lloris

Marqués de la Frontera.

Director R.S.E.A.P.G.C.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, desde los días de su fundación en febrero de 1776, ha tenido entre sus objetivos el propósito, siempre fecundo en resultados, de acercarse, para conocer, estudiar y reflexionar sobre ellos, a muy distintos sectores de indudable interés para el desarrollo y el progreso económico, social y cultural de la Isla.

Es indudable que esta Institución, como así lo hizo desde sus primeros momentos de trabajo, estuvo siempre vinculada al mundo de la mar, de las navegaciones, de los recursos pesqueros, de todo aquello que convertía al Archipiélago en punto neurálgico y crucial en el Atlántico. Y no dudó en estudiar, proponer iniciativas útiles e incluso apoyar y respaldar acciones concretas, ya a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, en el ámbito de las pesquerías en asuntos como la pesca de la ballena, en la solicitud de una rebaja de aranceles para que el pescado salado isleño se pudiera vender en las Antillas, ó se pronunciaba sobre el establecimiento de una factoría en la Costa Occidental de África, y a mitad del XIX reclamaba denodadamente la construcción de un gran puerto de la Bahía de Las Isletas, apoyaba luego el establecimiento de empresas consignatarias y mercantiles que dieran vida a ese puerto, se preocupaba por los transportes marítimos entre las islas o con Europa y América y se mostraba favorable a la creación de una Comandancia de Marina en Las Palmas, que consideraba de vital importancia.

Desde el año 2005, y junto con muy diversas conferencias, exposiciones y actos relacionados con el mundo de la mar y la navegación, esta Real Sociedad Económica viene celebrando unas Jornadas Marítimas centradas las primeras en la conmemoración de los 200 años de la Batalla de Trafalgar, y las segundas, celebradas en el año 2007, en temas portuarios, en las que siempre ha contado con la valiosa colaboración del Mando Naval de Canarias y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a quienes, una vez más, debemos reiterar nuestro reconocimiento y gratitud por el apoyo prestado.

Las III Jornadas Marítimo-Navales, celebradas entre los días 10 y 13 de noviembre de 2009, estuvieron centradas en temas navales tanto por la gran vinculación de la Armada con el Archipiélago Canario, y en especial con Gran Canaria, como por la necesidad de mantener vivo el fuego sagrado de la reivindicación de un Museo Naval en Las Palmas de Gran Canaria, y sin olvidar un tema vital como es el del Puerto de La Luz y de Las Palmas, cuyo desarrollo actual y sus perspectivas de futuro expuso en su conferencia el Presidente de la Autoridad Portuaria.

En este ámbito, y en estrecha colaboración con el Mando Naval de Canarias, aparte de recordar la existencia del desaparecido Castillo de Santa Catalina, con un monumento donado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que se ubicó en el mismo lugar en que se encontraba dicha fortaleza, en terrenos que ocupó el Muelle Frutero Nuestra Señora del Pino y hoy la Base Naval de Las Palmas, se estimó conveniente realizar un homenaje a dieciséis ilustres canarios de todos los tiempos que, tras una brillante carrera al servicio de la Armada y de España, alcanzaron el grado de Almirante, simbolizando con sus trayectorias la de cuantos canarios han dado su vida a la mar de forma distinguida y la mayoría de las veces de modo anónimo.

Es por ello que se consideró también imprescindible recoger en un libro un primer acercamiento a las biografías de todos y cada uno de estos Almirantes, para que las actuales y futuras generaciones pudieran tener un conocimiento de la vida y el trabajo en la mar de quienes han escrito con sus vidas páginas señeras de nuestra historia, a la vez que sirviera esta publicación de testimonio de lo acontecido en las III Jornadas Marítimo-Navales, que al igual que en anteriores ocasiones han gozado de una gran acogida y respaldo por parte de los socios de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria y del público en general.

A MODO DE PRÓLOGO

Vicealmirante Francisco Javier Franco Suanzes

Jefe del Mando Naval de Canarias

Palabras de Clausura de las III Jornadas Navales

13 de noviembre de 2009.

Excmo Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Ilmo Sr Director y miembros de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, Excmos Almirantes de la Armada oriundos de las Islas Canarias y familiares, excelentísimas e ilustrísimas autoridades civiles y militares, oficiales, suboficiales, soldados y marineros. Señoras y señores

Mis primeras palabras tienen que ser necesariamente de agradecimiento hacia todos los presentes al compartir con nosotros este acto que evidencia una estrecha relación entre la Armada y dos instituciones emblemáticas de esta ciudad.

Por un lado, el Excmo Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria que ha hecho entrega del monumento que recuerda la ubicación de la fortaleza o castillo de Santa Catalina en lo que hoy son las dependencias del Arsenal Militar; y por otro, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria que ha hecho donación de una placa para el Museo Naval que rememora a todos los almirantes oriundos del archipiélago.

En realidad la celebración en la que estamos participando es el colofón a las III Jornadas Marítimo-Navales que se están desarrollando en colaboración con la citada Real Sociedad Económica de Amigos del País, involucrada, como siempre, en aquellos aspectos sociales que contribuyen al bienestar de los ciudadanos canarios.

Aunque se trata de actos sin aparente conexión entre ellos, nada más lejos de la realidad, pues en el fondo lo que subyace es la intensa relación de la Armada con las Islas Canarias; y es que la misma historia de las Islas está intrínsecamente unida con la historia naval y sus protagonistas; conectada con vicisitudes y hechos navales, e impregnada de influencias y transformaciones que llegaron por vía marítima.

Sus protagonistas fueron los hombres de la mar, muchos de ellos oriundos del archipiélago, que participaron activamente, según la época, en las citadas vicisitudes. Además, esas influencias, militares y navales, se manifestaron en las distintas poblaciones isleñas, en sus edificaciones y defensas.

En la ciudad de Las Palmas, y como parte de esas fortificaciones que garantizaban la integridad de los ciudadanos frente a los ataques piratas, el ingeniero militar Próspero Cazorla proyectó y construyó a partir de 1631 el castillo de Santa Catalina. En 1893 la fortaleza fue cedida a la Marina de Guerra española como enclave de una estación de torpederos que nunca llegó a establecerse. El castillo fue desartillado en 1926 y sus ruinas enterradas para la construcción del muelle frutero sobre el que posteriormente se levantaría la actual Base Naval.

Con el monumento inaugurado hoy se reconoce la importancia, militar y arquitectónica, que el perímetro defensivo basado en un completo sistema de baluartes y fortificaciones, tuvo para salvaguardar la isla de los ataques corsarios desde su construcción a finales del siglo XVI.

Pero no podemos olvidar que en la milicia el verdadero valor es aportado por el factor humano, por eso los auténticos protagonistas de esta relación entre Canarias y la Armada son los hombres y mujeres que a lo largo de la historia han cubierto las diferentes plantillas de nuestras unidades. Hoy aquí, la Real Sociedad Económica de Amigos del País, ha simbolizado ese reconocimiento en los Almirantes oriundos como elemento más característico, pero con ellos están todos aquellos canarios: oficiales, suboficiales, soldados y marineros que en su día sirvieron a España, algunos entregando su propia vida, en distintas unidades de la Armada.

Sería difícil destacar de manera singular a alguno de los diferentes protagonistas que aparecen reseñados en la placa que hoy le ha sido entregada al Museo Naval, pues todos ellos ocuparon puestos de relevancia, participaron en expediciones científicas o acciones bélicas donde dejaron muestras de su arrojo y valor.

La relación de Almirantes que se inicia en un lejano 14 de agosto de 1594 con el nacimiento de D. Francisco Díaz Pimienta en la isla de La Palma va a seguir, de manera continuada, hasta nuestros días.

Nombres de ilustres marinos asociados de manera indisoluble con célebres batallas; bloqueo de Gibraltar, campaña de Argel, toma de Tolón, combate de San Vicente, Trafalgar, Valparaíso y Callao, donde destaca particularmente Antequera y Bobadilla, Larache, Río Martín, o el desembarco de Alhucemas.

Pero muchos de estos marinos compartieron el campo de batalla con la ilustración, las campañas científicas, la erudición, la construcción naval y el desarrollo. Tomás de Mesa, González Cabrera, Benítez Inglott o el mismo Antequera, contribuyeron en gran medida al conocimiento náutico y científico de su época.

En este campo, y muy relacionado con los actos que estamos celebrando, merece mención especial la aportación de la Armada al desarrollo y progreso de las islas, en la figura del Brigadier Rafael Clavijo y Socas, en su día Jefe de Escuadra, que realizó, el proyecto de construcción del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, comenzado en mayo de 1811 en la rada de San Telmo.

Finalizo expresando nuevamente mi más sincero agradecimiento al Excmo Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y a la Real Sociedad Económica de Amigos del País su contribución en este acto y que el ejemplo de los Almirantes oriundos canarios nos sirva a todos de estímulo para trabajar activamente en aras de nuestra sociedad y de España.

INTRODUCCIÓN

*Contralmirante Wenceslao Benítez Inglott:
«Siempre ha sido y será estímulo poderosísimo
para el ejercicio de la virtud
y para el cultivo del carácter, el conocimiento
de los grandes hombres que,
en servicio de Dios, de la Humanidad o
de la Patria, han dejado profundo
rastros de su vida en la Historia.»*

La historia de las Islas Canarias, desde épocas remotas que se pierden en la bruma de los tiempos, se ha significado por ser, en buena parte, una historia naval, pues, siglo tras siglo, en mayor o menor medida, en una u otra forma, muchas de sus transformaciones más significativas, de los eventos más trascendentes y de las efemérides más relevantes, le llegaron por la mar o estuvieron motivadas por hechos que en ella se dieron.

La mar y los acontecimientos navales llegaron a incidir tanto en la concreción de usos, costumbres, tradiciones, como en el mismo carácter del isleño, que, pese a lo que se ha dicho en demasiadas ocasiones sin ser algo verdaderamente cierto y riguroso, jamás vivió de espaldas a la mar, olvidado de ese Atlántico que nunca fue frontera para el canario, sino camino que le unía y le acercaba a los pueblos hermanos y amigos de tres continentes, fuente de progreso y motivo de inspiración, ilusión y esperanzas para un alma que nace isleña y marinera.

Ese devenir secular isleño de profunda vinculación no sólo a la mar en general, sino a una historia naval concreta y señera, se puede percibir y rastrear tanto en documentos y muchas otras fuentes útiles para la historiografía, como en el propio urbanismo, edificaciones civiles y militares, monumentos, e incluso tradiciones de las principales ciudades y de muy diversas poblaciones costeras del Archipiélago Canario, sin olvidar un destacado número de

personalidades de su pasado que descollaron por su vinculación con la mar y con su historia naval.

Es indudable que todos ellos, desde su más tierna infancia, recibieron el testimonio y el legado de amor, de reconocimiento y respeto a la mar y por todo lo que en su tierra habían significado muy diversos acontecimientos navales, a través de sus progenitores, de su círculo familiar, del entorno social del lugar donde crecían y se formaban. Esto marcaría ineludiblemente su carácter, su vocación y el espíritu emprendedor que les permitiría destacar como hombres de la mar, como marinos al servicio de España y de la Armada.

Si es verdad que el rastro de algunos de estos marinos casi se ha perdido, no menos lo es como el de otros, que aunque teniéndose datos sobrados de sus biografías, se les ha mantenido en un injusto e inmerecido olvido, así como también lo es que un número significativo de estos personajes isleños, en diferentes siglos y en muy distintas situaciones, desarrollaron en el seno de la Armada Española una señera y destacada carrera como marinos, llegando dieciséis de ellos a ocupar plazas de Almirantes, en sus diversos grados. Se trata de un conjunto de hombres cuyas biografías no pueden pasar desapercibidas pues, como ya señaló el Almirante Wenceslao Benítez Inglott –precisamente en el prólogo que escribiera para otro libro sobre «Almirantes y hombres de mar», escrito por Carlos Ibáñez de Íbero, Marqués de Mulhacén y ex profesor de la Escuela Naval Militar-, «siempre ha sido y será estímulo poderosísimo para el ejercicio de la virtud y para el cultivo del carácter, el conocimiento de los grandes hombres que, en servicio de Dios, de la Humanidad o de la Patria, han dejado profundo rastro de su vida en la Historia.»

Además, en el caso de los Almirantes oriundos de las Islas Canarias, conocer tanto las circunstancias en que se desarrollaron sus brillantes carreras, los hechos memorables que las jalonan, los altos grados militares que alcanzaron y las recompensas y distinciones que merecieron, como el origen de su vocación en el entorno familiar y social isleño de su época, puede también ser un factor que contribuya a un mejor conocimiento de la historia naval y de la mar en general de este Archipiélago, que en su conjunto ha supuesto una importante página de la historia naval española.

Aunque este trabajo sólo pretenda ofrecer una somera aproximación a las biografías de los más destacados Almirantes oriundos de las Islas Canarias, sin embargo un primer acercamiento al conjunto de sus nombres y de su época, permite vislumbrar datos enormemente elocuentes y significativos

para una Historia Naval y de la mar en Canarias. Así, por ejemplo, se puede percibir como los canarios no fueron ajenos, ni quedaron al margen, de las grandes expediciones y aventuras navales que España desarrollaba por todo el mundo en los siglos XVI y XVII, como reflejan las biografías de almirantes como Francisco Díaz Pimienta, Antonio Fernández Rojas ó José González Cabrera Bueno; como también aportaron hombres señaladísimos a aquel momento crucial que vivió la Armada Española a lo largo del siglo XVIII y comienzos del XIX, donde resaltaron almirantes como Domingo de Nava Grimón y Porlier, Pedro Tomás de Mesa y Baulén ó Domingo Monteverde y Rivas. La difícil travesía que el siglo XIX supuso para España y su Armada también contó con la presencia isleña, baste reseñar un nombre tan señaladísimo en la historia de la Armada Española como el del Almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla.

Hasta ese momento el origen de los almirantes oriundos de Canarias estaba situado fundamentalmente en las islas de Tenerife y La Palma; la llegada del siglo XX amplió el origen de estos Almirantes a la de Gran Canaria, aunque aún la isla de La Palma ofreció el del por ahora uno de los dos mas recientes, el Vicealmirante Amancio Rodríguez Castaño, y Tenerife al Vicealmirante Tomás Clavijo Navarro y al más joven de los que lo han sido hasta el momento, el Vicealmirante Rafael Martín de la Escalera Mandillo.

Cabe destacar, cuando aún hoy los estudios astronómicos son fundamentales tanto para la navegación marina y aérea, como para esa otra navegación que ya se da al espacio exterior, la figura del que presumiblemente sea el primer gran Almirante oriundo de Gran Canaria, el ya mencionado Wenceslao Benítez Inglott, que destacó y fue reconocido internacionalmente por sus investigaciones, estudios y publicaciones sobre meteorología y astronomía, todas de alto valor científico y muy elocuentes para el siglo que comenzaba cuando él las afrontaba desde su querido Observatorio Astronómico de la Armada en San Fernando, Cádiz. Tras él una lista significativa de almirantes que desarrollaron una carrera profesional encuadrada en lo que hoy se entiende y se espera de un profesional de la Armada, con nombres como el del Almirante Fernando Meléndez Bojart, el de los Vicealmirantes Tomás Gómez Arroyo y Tomás Clavijo Navarro, el del Contralmirante José Ignacio González – Aller Hierro y el Almirante Rafael de Morales Romero, que fue número uno de su promoción en la Escuela Naval Militar de Marín.

Sin duda, y como ya pude señalar el 28 de enero de 1994 a propósito del ascenso a Vicealmirante de D. Rafael de Morales, en un artículo de opinión publicado en *Diario de Las Palmas*, para el canario la mar ha sido algo más que una vocación, ha sido una realidad, una constante que modela su voluntad y, como no, su destino. A tenor de ello nos encontramos, como ejemplo radiante y claro, que corona una larga e importante lista de marinos y hombres de la mar isleños, la presencia a lo largo de cinco siglos de estos dieciséis Almirantes oriundos de Canarias que, siglo tras siglo, han sabido llevar, en versos del gran poeta grancanario Alonso Quesada –tío del Almirante de Morales–, «el alma sobre el mar ¡blanca!».

N.B.: Agradecimientos.

Al Excmo. Sr. Don Francisco Javier Franco Suanzes, Almirante Jefe del Mando Naval de Canarias, por su constante aliento, apoyo e interés en esta obra, así como, al Ilmo. Sr. Don Francisco Marín Lloris, Marqués de la Frontera, por su interés y respaldo a la edición de la misma, y al Ilmo. Sr. Capitán de Navío, director del Museo Naval de Canarias, Don Diego Carlier Millán por su valiosa colaboración en la preparación de este trabajo.

El Almirante Fran^{co},
Díaz. Pimienta

Francisco Díaz Pimienta

Almirante. Capitán General de la Armada del Mar Océano.

Francisco Díaz Pimienta

Almirante. Capitán General de
la Armada del Mar Océano.



En el pequeño y hermoso pueblo de Tazacorte, en la isla canaria de La Palma, nació, el 14 de agosto de 1594, Francisco Díaz Pimienta, el primer gran Almirante oriundo de Canarias que entregó toda su vida al servicio de la Armada Española, con mas de 42 años en ella, con una hoja de servicios ejemplar, unos destacados conocimientos científicos, que le hicieron merecedor de respeto y reconocimiento en su tiempo, y unas hazañas navales y militares que hacen de él uno de los mas insignes marinos españoles de todos los tiempos. Hoy su nombre rotula calles, no sólo en su pueblo natal, sino también en Santa Cruz de La Palma y en Santa Cruz de Tenerife.

El cronista palmero Juan B. Lorenzo Rodríguez resaltó como La Palma había dado dos hijos ilustres, padre e hijo, con el mismo nombre y apellido, Francisco Díaz Pimienta, señalando como *«El Capitán don Francisco Díaz Pimienta, padre, fue un excelente náutico, el Oficial más sobresaliente de la Armada de Felipe II y, como tal, tomó parte en la célebre Batalla de Lepanto, distinguiéndose sobre todos por su pericia, arrojo y valor»*. Sin embargo, José de Viera y Clavijo, el ilustrado historiador de Canarias, que llegó a confundir los personajes –dado que Francisco Díaz Pimienta hijo no pudo estar nunca en la batalla de Lepanto, ya que tuvo lugar en el 7 de octubre de 1571, mucho antes de su nacimiento-, no se equivocó cuando manifestó sobre este último, como *«...El almirante imitó a su padre en el valor y*

quizá lo excedió en los importantes servicios en el mar y tierra. Será inmortal la fama que se concilió en 1641, cuando, habiendo tomado el mando de los galeones y armada de las Indias, en calidad de general, ganó la isla de Santa Catalina o de la Providencia, echando de ella a los ingleses a fuerza de armas y recogiendo los prisioneros y despojos. En premio a esta hazaña se le hizo la merced del hábito de Santiago, y en la capilla de Santa Ana de la parroquia de La Palma, anexa al mayorazgo de Díaz Pimienta, se colgó una pintura de aquella conquista. Descienden de este héroe canario los marqueses de Villa Real en España».

Quién llegó a ser, además, un destacado técnico en la construcción naval, al que con frecuencia se le consultaba para que fijara las técnicas a seguir en la fabricación de determinados de buques, y que participó en varias expediciones y acciones navales y militares en América, y que logró en 1641 mandar como Almirante la flota de Indias, así como dirigió la reconquista de la isla de Santa Catalina, ocupada por los ingleses, y quién fue Capitán General de los navíos de alto bordo, y viajó con el aún joven Juan José de Austria (Madrid, 1629 -1679) -que había recibido de su padre el Rey Felipe IV el título de título de *Príncipe de la Mar*, el cual llevaba aparejado el gobierno de todas las Armas Marítimas-, en su expedición a Nápoles en 1647, y fue su asesor en lo relativo a la Armada, era hijo natural -según confirma en sus *Notas Biográficas...* el mencionado cronista palmero, del ya citado marino y afamado constructor naval, Francisco Díaz Pimienta y Franco, hijo de españoles residentes en Cuba.

En este sentido, cabe reseñar del origen de Díaz Pimienta hijo, siguiendo al cronista Lorenzo Rodríguez, que nació en el «*Valle de Tzacorte del antiguo reino de Aridane, un hijo de padres innotos, pero que al ser bautizado en la parroquia de los Remedios con el nombre de Francisco, fue reconocido por el Capitán Díaz Pimienta como hijo natural suyo*», manifestación ante la que el cronista Lorenzo Rodríguez debe manifestar que «*si alguna persona se sintiere agraviada con esta declaración, culpe á la historia y no á nuestra pluma*».



Pila bautismal del Almirante Francisco Díaz Pimienta en la isla de La Palma.

Así mismo, nos conduce a conocer como en el baptisterio del mencionado templo existía una lápida con la siguiente inscripción:

*«AQVI FVE BAVTIÇADO EL SEÑOR D.
FRANCISCO DIAZ PIMIENTA GENERAL Y
ALMIRANTE DE LA REAL ARMADA DE INDIAS,
CAVALLERO DEL HABITO DE SANTIAGO,
MARQVES DE VILLARREAL DE BVRRIEL EL
QVAL FENECIO GLORIOFAMENTE FVS DIAS EN
EL SITIO DE BARCELONA Y AÑO DEL SEÑOR
1652.»*

Siguiendo la costumbre de la época Díaz Pimienta (hijo) es enviado aún muy joven a Sevilla en 1610 para seguir estudios eclesiásticos, de lo que también deja constancia el cronista palmero, pero nada más morir su padre los abandona e ingresa en la Armada.

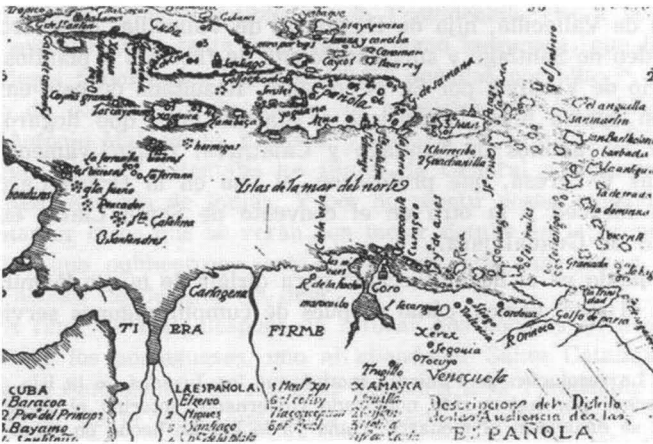
Tras entrar en combate por vez primera en su vida en Flandes, donde se le asciende a Alférez, se embarca y es destinado a buques que se dedican a escoltar los navíos de la carrera de Indias, para después de 1625, siendo ya Capitán, dedicarse a la construcción de galeones en La Habana, en cuyas técnicas llegó a ser un gran experto. Especial mención merecen dos buques que se fabricaron a lo largo de los años 1627 y 1628 para ser destinados a servir como naves «almiranta» y «capitana», lo que indica la dificultad que entrañaba su construcción, dada la fortaleza que se les exigía y el armamento que debían albergar. Son años, en concreto entre 1618 y 1635, en los que, como ya se ha dicho, «...se ponen de manifiesto los extraordinarios méritos del marino y constructor naval...» un palmero «...que derrochó sabiduría y valor al servicio de España».

Tras estos servicios en tierra, después de ser nombrado superintendente de las Islas de Barlovento, en 1630 navega como Almirante de una escuadra de cinco galeones de la mar oceánica. Se trataba de una escuadra que había arribado a Cartagena de Indias al mando del Almirante de Juan Bitrián, al que por disposición real se le nombra gobernador de La Habana, y a Díaz Pimienta se encomienda la navegación de regreso, una travesía complicada, en la que, según se recoge en la «Relación de Méritos y Servicios de Francisco Díaz Pimienta», la pericia del marino palmero se manifestó rotundamente y adquirió un gran prestigio, tanto que por real cédula del 19 de marzo de 1631

se le ordena embarcarse con el general Larraspuru con el fin de ayudarle y aconsejarle en todos los casos de su servicio. Poco después, gracias a otra real cédula, se le confiere la placa de Almirante de la flota de Tierra Firme, en la que no llegó a servir por habersele nombrado a continuación Almirante de la de Nueva España, en cuyo servicio se distinguió extraordinariamente. De regreso, una vez más, a España en 1634 se le encarga atender la preparación de los galeones de la Armada de Indias que, según la hoja de relación de sus méritos y servicios, estaba sin general ni almirante al frente. En esa misma época había sido nombrado Gobernador y Capitán General de Menorca y ascendido a Almirante.

Pasa nuevamente a América participando en destacadas y exitosas operaciones en la persecución de piratas y filibusteros por todas las Antillas, socorriendo al gobernador de Maracaibo, desalojando a los piratas que se habían establecido en la isla de San Martín, e interviniendo de forma más que meritoria en la ya mencionada reconquista de la Isla de Santa Catalina. En esta acción debió reconocer un peligroso trayecto entre arrecifes para que pudieran pasar las naves, y organizó un desembarco que se llevó a cabo con audacia y en escaso margen de tiempo, lo que le permitió obtener una

victoria que fue reconocida por los propios ingleses – del enorme botín obtenido envió a su isla natal dos banderas inglesas y un cuadro de dicha isla de Santa Catalina, para que se conservaran en la capilla de Santa Ana, en la iglesia parroquial de El Salvador, en Santa



Mapa de la zona del Caribe donde tenía presencia la piratería.

Cruz de La Palma, aunque se perdieron a finales del siglo XIX-

Regresó a la corte en 1641 y, al año siguiente fue admitido como caballero en la Orden de Santiago, con cuyo hábito premió el Rey su valiente y acertada intervención en la reconquista de la isla de Santa Catalina, lo que a

su vez constituyó un reconocimiento a su prestigiosa carrera como marino. Sólo volvería a América una vez más, con motivo del descubrimiento de California. Sus servicios en adelante, hasta el final de sus días, los prestaría en aguas del Mediterráneo, en acciones de guerra que se produjeron en los años siguientes al levantamiento de Barcelona del 7 de julio de 1640, socorriendo a las poblaciones de Lérida y Rosas, en la batalla naval que tuvo lugar frente a las costas de La Toscana, cuando derrota a los franceses en Portolongone y en Piombino. De regreso a España participó, tras la rendición de Tortosa, en el cerco de Barcelona, pues es el propio Rey Felipe IV quien ordenó lo siguiente: «...viniese el general Díaz Pimienta y que de Cádiz se enviasen algunos navíos, que incorporados a los que se hallaban en las costas de Cataluña hiciesen un cuerpo de armada suficiente». En este servicio, estando a bordo de la nave capitana, el Almirante Francisco Díaz Pimienta falleció inesperadamente a consecuencia de unos padecimientos o enfermedad que no se le habían detectado, ni diagnosticado.

Baltasar Gracián, en su obra «El Criticón» recoge este pasaje de la vida del celebre marino y militar de la siguiente manera:

«La muerte acelerada, a primero de septiembre, del general Francisco Díaz Pimienta, de unos dolores que le sobrevinieron, y nunca se creyó mortales: engaño de la robustez, que desde los años menores hasta los que vivió, había cultivado con los penosos ejercicios de la navegación, llegando por la senda más ardua y dificultosa al puesto con que murió, de Capitán General de la Armada del Mar Océano, y a un colmo de gloria que igualaba, sino excedía a lo sublime de aquella dignidad. Sujeto en quien admiró la



Relación de la conquista de la isla de Santa Catalina por Francisco Díaz Pimienta.

edad presente, y admirarán las venideras en el grado de perfección mayor, todas las prendas, que la idea sepa desear en un soldado, y General de Mar. Y bien lo entendió así el señor don Juan, escribiendo al Rey lo mucho que había sentido aquella pérdida por la falta que juzgaba haría al servicio de S.M. un hombre de tantas experiencias y capacidad».

La tumba del Almirante Díaz Pimienta, del valiente marino que luchó en América y en Europa de forma destacada y cuya fama como constructor naval trascendió nuestras fronteras, con una fidelidad a su monarca que siempre estuvo fuera de toda duda, pese a que no siempre se vio distinguido como merecía, se desconoce en la actualidad.

Felipe IV, le había concedido la adquisición de la jurisdicción de la villa de Puerto Real, en Cádiz, lo que Díaz Pimienta aceptó como un alto honor que se le hacía y pagó 6.400 ducados de plata por legua legal del término, que tenía una extensión de cinco leguas y tres cuartas. Allí levantó su casa solariega, para la que encargó dos estatuas de mármol en Nápoles con el fin de perpetuar a su mujer, Alfonsa de Vallecillo y Velasco, y a él mismo. Y aunque él falleció sin conocer la finalización de los trámites de esta concesión y la del título nobiliario que conllevaba, por un real decreto de 14 de diciembre de 1671 su mujer recibió el título de Vizcondesa de Villareal, que se cambió por real provisión un mes después por el de Marquesa de Villareal.

Este título se interrumpió, en 1886, por fallecimiento sin sucesión de Luis Díaz Pimienta y Ramírez de Arellano. En 1915 Felipe Morenes y García-Ales, descendiente por línea femenina del Almirante, recobró el título para sí y para sus sucesores, brindando así la posibilidad de un reconocimiento perpetuo a la memoria de este excepcional Almirante oriundo de Canarias, siendo hoy Felipe Morenes y de Giles el XVII Marqués de Villareal de Burriel.



Antonio Fernández Rojas

Almirante

Foto página anterior monumento a Marineros muertos en la mar, que se encuentra en el Panteón de Marineros Ilustres en la Población Militar de San Carlos, en San Fernando, Cádiz.

Antonio Fernández Rojas

Almirante



Este insigne marino es el segundo de los almirantes de la Armada Española oriundos de Canarias. Nacido en Santa Cruz de La Palma el 12 de septiembre de 1671, era el cuarto hijo del matrimonio formado por el marino mercante de origen portugués Manuel Fernández de Lima y de la distinguida dama palmera Lucía de Rojas Ravelo Sandoval y Escobar. Desde niño recibió una buena formación en los conventos que dominicos y franciscanos tenían en aquella población y junto a su padre se interesó por aprender muchos de los secretos de la mar y de las navegaciones.

A la temprana muerte de su progenitor debió hacerse cargo del velero que este poseía, lo que le permitió profundizar en sus conocimientos náuticos y en su relación con la mar, algo que le valdría enormemente para poder viajar en 1691, con apenas 20 años, como piloto adjunto en un buque que, desde Canarias, se dirigía al presidio de San Agustín, la población más antigua de La Florida. Después de navegar un tiempo por Las Antillas y participar en varias operaciones al servicio de la Corona de España, en julio de 1693 el también palmero Gaspar Mateo de Acosta, Gobernador y Capitán General de Cumana y Costas de Tierra Firme, le asciende al grado de Alférez de Infantería.

Tras dos años de piloto naval en el Puerto de Veracruz, en 1695 fue llamado para una misión que sería clave en su carrera como marino. El Virrey

de México, Gaspar de la Cerda Sandoval Silva y Mendoza, Conde de Gálvez, le pide que participe en la expedición que va a enviar a Filipinas desde el Puerto de Acapulco, en el que, tras aceptar el ofrecimiento que se le hace, embarca como tercer piloto del galeón «San José», el 23 de marzo de ese mismo año. Después de tres meses de navegación por el Pacífico, arriban al puerto de Cavite en Filipinas el 23 de junio siguiente, donde desembarca y permanece un año, separado del servicio a la Armada, como piloto de naves mercantes, entre ellas el patache «San Bernardo» que navegaba en el comercio por las costas de Filipinas, hasta que en febrero de 1698 por encargo del Virrey de la Nueva España, José Sarmiento de Valladares y Arines, Conde de Moctezuma, (debemos recordar que entre 1565 y 1821, la Capitanía General de las Filipinas estuvo subordinada al virreinato de Nueva España) embarca como piloto adjunto en el galeón «San Francisco Javier», construido en astilleros filipinos, y se le puso al frente de una compañía de soldados de infantería que viajaba en dicho buque.

El 22 de junio de 1699 se le designa *Piloto Mayor* del patache «Santa Rosa», con el que realizó un viaje muy complicado y lleno de dificultades a las Islas Marianas; sin embargo, su actuación fue muy bien valorada y su fama como experimentado marino se acrecentó, tanto que, el 10 de marzo de 1700, se le expide el título de *Piloto Acompañado* del galeón «Nuestra Señora del Rosario», y dos años después, en 1702, el de *Piloto Mayor*. De esta manera se consolidó como uno de los marineros más expertos de su época en la ruta entre Filipinas y Acapulco, por lo que recibió el 14 de junio de 1704 el grado y título de Almirante.

Como *Piloto Mayor* siguió navegando en distintos navíos y realizó diversas rutas por el Pacífico, entre ellas las que llevó a cabo a bordo del galeón «Nuestra Señora del Rosario» al Cabo del Espíritu Santo y a las Islas Marianas. En una de ellas, al desviarse de la ruta prevista a causa de los fuertes vientos reinantes, descubrió un archipiélago, conformado por un conjunto de pequeñas islas en forma aparente de rosario, que bautizó con el nombre de Islas Arzobispaes, trazando la carta náutica de esta zona, en la que existían muchos arrecifes que suponían un grave peligro para la navegación en aquellas aguas.

Pero, entre cada una de las navegaciones que se le encomendaban, mientras permanecía en tierra era solicitado para asesorar la construcción de buques ó, incluso, en la instalación de nuevos astilleros, como el que se emplazó en el puerto de Súbic, siendo reconocido tanto como experto constructor

naval, por lo que se le nombra en 1710 cabo superior del Real Astillero de Bagatao y Superintendente, asumiendo la construcción del galeón «Santo Cristo de Burgos» y el carenado del galeón «Nuestra Señora de Begoña», y como ingeniero militar, pues trazó los planos de fortalezas o reductos defensivos como los de San Juan Bautista, en la isla Lalutaya, ó los del fuerte Santa Isabel, en Tatay.

Otra faceta suya fue la confección de una importante producción de cartografía naval y terrestre, como los derroteros y cartas marinas utilizadas entonces en la carrera de Filipinas. En su cartografía terrestre destaca su «Topografía de la ciudad de Manila», ó el mapa de la isla Capulan, que exploró minuciosamente.

En estos largos años de estancia en Filipinas contrae matrimonio dos veces, sin tener descendencia en ninguno de los dos casos. En la primera ocasión con María del Rosario Domínguez y en la segunda, tras enviudar, con Teresa Gutiérrez y Escaño, al tiempo que asume altos cargos como en 1710 el de Teniente Gobernador y Capitán General de las provincias de Albay, Camarines, Leyte y Tayabas. Tres años después, en 1713, es nombrado Compromisario y Procurador General de Manila, a la vez que comisario del galeón «Nuestra Señora del Rosario».

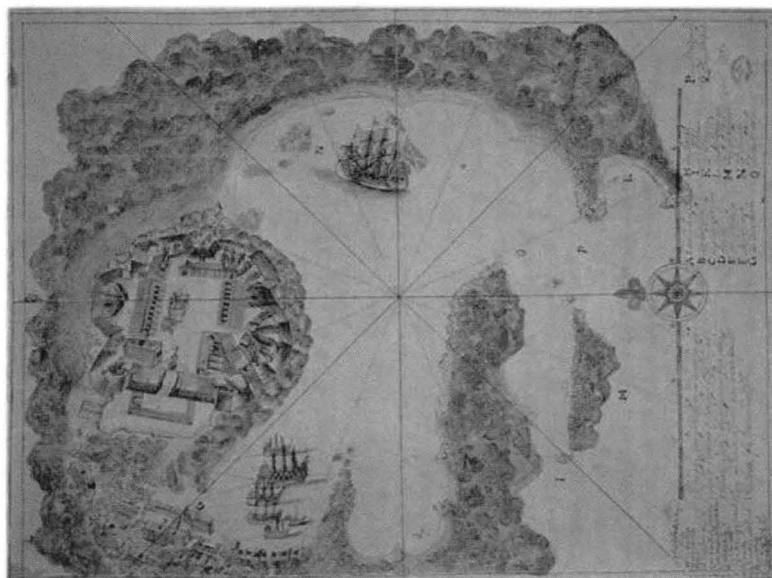
Sin embargo, aquel ilustre y afamado marino nunca pudo dejar atrás su espíritu profundamente aventurero y su alto grado de compromiso con la sociedad, por lo que no duda, en 1714, embarcarse a su costa y riesgo, sin título oficial alguno, como sencillito soldado de aventura, para apresar una navío extranjero que navegaba sin autorización y con actividades no permitidas en la costa de Ilocos, apresándolo y conduciéndolo a Cavite, como también hizo en 1715 cuando, al quedar varado en la baja de San Nicolás el galeón «Santo Cristo», que procedía de Nueva España, se embarcó por encargo del gobernador para reflotarlo y recuperar a su tripulación, algo en lo que tenía buena experiencia pues con anterioridad, en 1704, ya había dirigido el rescate de los cañones del galeón «Nuestra Señora de la Concepción», que se había perdido en la isla Seypan en 1638, consiguiendo rescatar 17 de las 20 piezas de artillería que disponía aquel galeón.

También se puede reseñar su nombramiento, por cédula de 11 de noviembre de 1715, como Adelantado de Palos, con el encargo de explorar y conquistar definitivamente estas islas, pero, por muy diversas circunstancias, esta empresa se dilata, aplazándose una y otra vez, y en 1722 decide escribir

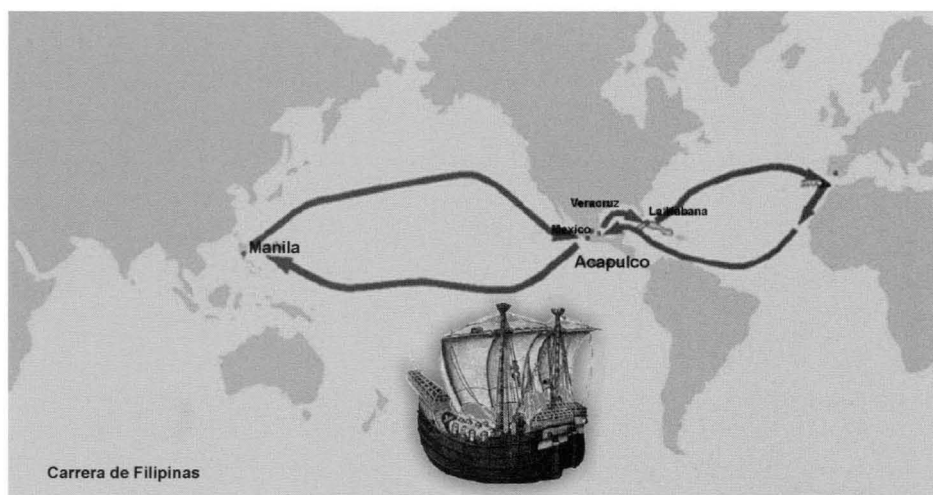
al Rey de España exponiéndole las dificultades que tenía para la misión que como Adelantado se le había encomendado y que nunca pudo culminar.

Mientras tanto, en esos años, realiza nuevos periplos y afronta curiosas y ariesgadas aventuras, como cuando se le confiere, el 31 de mayo de 1721, el mando supremo de una armada de sampanes para reprimir los continuos ataques de piratas chinos, borneyeses ó joloes a las poblaciones de Filipinas; nombrado *Cabo Superior* de esta Armada estará navegando al frente de ella hasta finales de enero del año siguiente.

Quién se hizo Almirante en la carrera de Filipinas, a la que consagró tantos años de su vida, quiso el destino que la perdiera precisamente en ella. Antonio Fernández Rojas parte de Cavite, el 10 de julio de 1728, como comandante del galeón «Nuestra Señora de Guía». Durante la travesía son muchos los que enferman gravemente y fallecen. Cuando el galeón arriba a Acapulco el 28 de enero de 1729 Fernández Rojas se encontraba entre los fallecidos. Si desconocidos son hoy los datos exactos de su muerte, desconocida es también, en gran medida, la vida y la obra de este gran Almirante y hombre de mar oriundo de Canarias.



Mapa del Puerto de Acapulco de la época del Almirante Fernández Rojas.



José González Cabrera Bueno

Almirante

José González Cabrera Bueno

Almirante



Almirante y Piloto Mayor de la Carrera de Filipinas, donde destacó en la lucha contra los filibusteros en los poco conocidos y peligrosos mares de Oceanía, nació en la isla Tenerife, Canarias, en la mitad del siglo XVII y fue enviado por la Corte de Madrid en el año 1701 a Filipinas en calidad de Almirante.

En sus muchos años de servicio adquirió amplios conocimientos sobre la navegación en el Pacífico y en los mares de la India Oriental, lo que le permitió redactar un tratado denominado «*Navegación especulativa y práctica, con la explicación de algunos instrumentos que están más en uso entre los navegantes*», editado en Manila en 1734, y del que se hicieron posteriormente varias reimpresiones, dada su utilidad para el conocimiento de la navegación. Así mismo, se deben a él trabajos como unas «*Tablas de las deducciones del Sol computadas al meridiano, y modo de navegar por la Geometría*», un «*El cuadrante de Reducción*», ó «*Los Senos logarítmicos con láminas*». Sus trabajos náuticos alcanzaron tanta fama y prestigio que fueron buscados y traducidos a otros idiomas. Para sus obras fue muy significativo y útil el que, a lo largo de su carrera como marino, tuviera la oportunidad de navegar por las costas de América del Norte y del Sur, recalando asiduamente en el puerto de Acapulco.

De su obra mas importante, «*Navegación especulativa y práctica*», se ha resaltado que es una de las más interesantes de cuantas se redactaron y publicaron en Manila durante el siglo XVIII. En ella formuló, con enorme claridad y un lenguaje sencillo, que huye de toda erudición y retórica, los conocimientos básicos que debía poseer todo marino, remitiendo a los lectores necesitados de análisis más profundos a obras anteriores. Su contenido se basa en su experiencia como marino, siendo un tratado eminentemente práctico, con capítulos de gran interés, como los dedicados a la fabricación de ballestillas o cuadrantes, y aquellos en los que alude a sus viajes por las islas Filipinas, el mar de la China y Japón. Junto a éstos, da a conocer derroteros de viajes anteriores, como el realizado por Sebastián Vizcaíno entre 1602 y 1603 a las costas del norte de California. Gracias a las referencias de este viaje dadas por González Cabrera, en 1769 el gobernador Gaspar de Portalá fundó al norte de esa península las poblaciones de San Diego y Monterrey, convirtiéndose esta última en la capital militar y religiosa de la Alta California.

La obra se acompaña de las consabidas tablas de cálculo y se completa con setenta figuras repartidas en trece láminas, dedicándose las dos primeras al uso de la ballestilla y de los cuadrantes de dos sectores, la duodécima a los nombres que reciben las diversas partes de los navíos y el resto a mostrar, con distintas figuras geométricas, las formas de cálculo. En las primeras páginas se incluye el escudo de armas del Gobernador y Capitán General de Filipinas, Fernando de Valdés y Tamón, al que dedica la obra, y en los elogios se incluye la figura de un navío con la leyenda «*Por golfos mas procelosos, con valor, arresto y celo, hace gala de Neptuno esta nave con su velo*».





Domingo de Nava Grimón y Porlier

Teniente General de la Armada

Retrato de Domingo de Nava Grimón y Porlier en dibujo del prebendado Pereira Pacheco de comienzo del siglo XVIII

Domingo de Nava Grimón y Porlier

Teniente General de la Armada.



El Almirante Domingo de Nava Grimón y Porlier, que alcanzara el alto rango de Teniente General de la Armada, nació en La Laguna, Tenerife, el 4 de agosto de 1740, e ingresó en la Real Compañía de Guardiamarinas, cuando aún no había cumplido los 14 años, el 14 de febrero de 1754.

Se incorporaba a esta institución naval, fundada en 1717 por Patiño en el Departamento Marítimo de Cádiz y ubicada inicialmente, hasta su traslado a la Isla de León en 1769, en unas casas aledañas al edificio consistorial, en el barrio gaditano de El Pópulo, avalado por el entonces Capitán General de Canarias Juan de Urbina, y su solicitud de ingreso se ajustaba a lo establecido en el capítulo VI de las ordenanzas de 1717, por el que todos los aspirantes debían tener la condición de hijodalgo ó ser hijo de militar con rango superior a capitán, dado que era hijo del IV Marqués de Villanueva del Prado Antonio de Nava Grimón –que también había sido Teniente Coronel en las Milicias Canarias- y de la distinguida y aristocrática dama Felipa Magdalena Porlier Sopránis, y hermano del V Marqués de Villanueva del Prado Tomás de Nava Grimón y Porlier. Y es que en aquella Academia de Guardiamarinas, como se cumplió de forma rotunda en este caso, se esperaba que fueran «...sujetos distinguidos los que ingresasen en ella», y que además, como señaló el propio Patiño, debían ser «...mozos de presencia y propicios a alimentarse de gloria».

Tras su formación en tierra y estando embarcado, asciende a Alférez de Fragata en 1757 y tres años después a Alférez de Navío, navegando en diversos buques hasta que en 1762 se le confía el mando de una balandra, artillada con diez cañones, con la que recorre diversos puntos de la costa americana. Ascendido a Capitán de Fragata, en 1776 se le da el mando del mítico buque «San Juan Nepomuceno», en el que debe también afrontar la formación de guardiamarinas y de oficiales, destino señalado que contribuiría a forjar el prestigio que, poco a poco, consolidó en el seno de la Real Armada. Tras mandar la fragata «Magdalena», ascendería en 1781 a Capitán de Navío, grado con el que interviene de forma destacada en la campaña contra Argel, comandada por los Almirantes Castejón y Barceló, entre 1783 y 1784. Ese último año también participa a las órdenes del Brigadier Vera en el bloqueo naval a Gibraltar, establecido desde el año 1782, donde obtuvo un sonado éxito en el ataque a la escuadra del Almirante Howe en aguas del Estrecho, y parte para América al mando del «San Julián».

De nuevo en España, en 1793, mandando el «San Idelfonso», estuvo presente en la guerra contra Francia integrado en la escuadra del Almirante Francisco de Borja. Varios y sonados serían sus éxitos en este año al tomar parte en importantes campañas y eventos bélicos, como la reconquista de manos francesas de las islas de San Pedro y San Antíoco, que se devuelven al Rey de Cerdeña, al apresar la fragata francesa «Santa Elena» ó cuando, integrado en la escuadra del Almirante Lángara, junto a la inglesa del Almirante Hood, actúa en la toma de Tolón, en Francia. Tal es ya su prestigio entonces que ambos almirantes deben referirse a este prestigioso marino oriundo de Canarias en términos como ser persona de «...*inteligencia particular, buena conducta y el singular mérito de haber sido el primero que fondeó en la isla de San Pedro...*», ó reconocerle acciones como que «...*batió con su navío las baterías enemigas con viveza y acierto y mereció de resultas la aprobación de S.M.*»

Su ascenso a Jefe de Escuadra se produjo el 25 de enero de 1794 y, dos años escasos después, quién había combatido con éxito junto a los ingleses contra los franceses, se verá envuelto en la guerra contra los británicos por los nuevos acuerdos entre España y Francia a partir del 7 de octubre de 1796. Tras pequeñas misiones queda bajo el mando del Almirante Mazarredo como comandante del navío «Reina Luisa», con el que participa en la defensa de Cádiz en 1798 ante los ataques de la armada del Almirante Nelson.

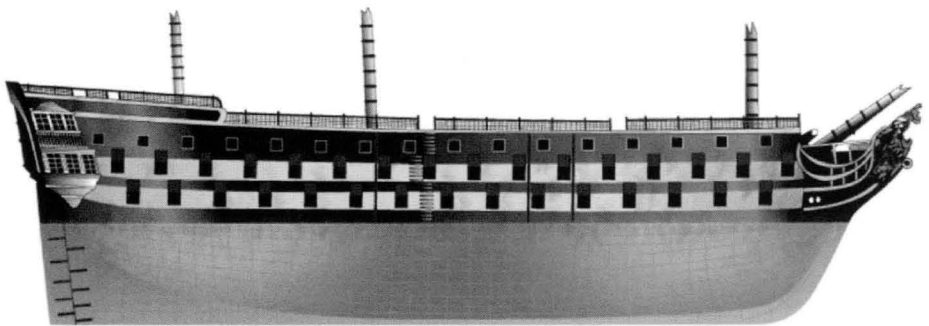
Quién ha sido reconocido por la propia Armada, en la obra «Los Generales de Marina», como persona de enorme «*honradez, firmeza y lealtad, y mereció siempre el concepto de un aventajado general de mar*», ascendió a Teniente General de la Armada el 5 de octubre de 1802.

Pronto tiene contacto directo con la propia Familia Real y es personaje de reconocido prestigio en la corte, que le encarga en 1803 que, con una escuadra integrada por cuatro navíos de guerra, transportara desde el puerto italiano de Livorno al de Barcelona a miembros de distintas casas reales europeas que asistirían a la boda del Príncipe de Asturias, el futuro Fernando VII.

Poco mas tarde, dada su quebrantada salud por una vida entregada a la mar y puesta en constantes peripecias y peligros, se le otorgó un permiso sin fecha de vuelta al servicio y con el derecho a residir donde estimara mas conveniente. Tras contraer matrimonio en Valencia en marzo de 1807, con una distinguida dama zamorana, Josefa Pery de Guzmán -que había enviudado del Brigadier de la Armada Fidel de Bobadilla y Eslava-, dos años después decide regresar a su isla natal y establecerse en el Realejo de Abajo, donde fallecería el 26 de enero de 1812, cuando contaba 72 años, de los que 58 había entregado absolutamente al servicio de la patria en la Real Armada.



Palacio de Nava Grimón en La Laguna, Tenerife.



Pedro Tomás de Mesa y Baulén

Teniente General de la Armada

Foto página anterior maqueta del navío «El Rayo» reformado a 100 cañones en el que Mesa y Baulén era segundo comandante, y en el que combatió y fue herido en la Batalla de Trafalgar. (En página web todoababor)

Pedro Tomás de Mesa y Baulén

Teniente General de la Armada.



Este Teniente General de la Armada que dejó en ella «... *una buena memoria como caballero, como militar y como marino*», según se resalta en la obra «*Los generales de la Armada*», había nacido en La Laguna, Tenerife, un 29 de mayo de 1755. Era hijo de una aristocrática y principal familia isleña; los Mesa estuvieron siempre «...*reconocidos en Tenerife como notorios hijosdalgos, fueron desde luego declarados exentos del pago de la sisa, y desempeñaron desde la conquista los puestos del Estado noble, siendo jefes y capitanes de las Antiguas Milicias, Regidores perpetuos, Alcaldes y castellanos de las fortalezas...*», y el heredamiento de la Casa Baulen comprendía los terrenos y aguas desde Arafo hasta Agache. Su padre, descendiente del Marqués de Casa Hermosa, ocupó puesto de Teniente Coronel del Regimiento Provincial de Milicias Canarias en Tacoronte, en dicha isla, y por parte de su madre, Isabel Baulén y Briones, era nieto del Coronel Tomás de Baulén. Estos antecedentes familiares le permitirían cumplir con los requisitos del capítulo VI de las ordenanzas de 1717 de la Academia de Guardiamarinas, según el cual todos los aspirantes debían tener la condición de hijodalgo ó ser hijo de militar con rango superior a capitán, por lo que obtiene plaza y se incorpora el 10 de abril de 1778 en la Academia del Ferrol, establecida, al igual que la de Cartagena, dos años antes, por Real Orden de 13 de agosto.

Su hermano Juan, dos años menor que él, que fue Cadete del Regimiento de Güimar, Tenerife, también ingresó como Guardiamarina en la Real Armada.

Como anécdota curiosa se puede referir como, con apenas veintidós años y antes de ingresar en la Academia de Guardiamarinas, participó en el concurso convocado el 1 de marzo de 1777 por la recién constituida Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife para el diseño de un emblema distintivo de esta Entidad. Aunque ganó este premio, que presentó en colaboración con el Director de la Institución, el Sr. Marqués de Villanueva del Prado, consideró oportuno devolver los dos doblones que le habían sido entregados como premio a su propuesta.



Puerto de Pensacola en 1885.

Con un historial académico y personal irreprochable, un año después de su llegada es ascendido a Alférez de Fragata y es enviado a diversas misiones en América, entre las que destaca su participación ese año, como miembro de la escuadra al mando del General Solano, en el ataque a Pensacola, en La Florida, que organizó

y dirigía el Gobernador de La Luisiana Bernardo de Gálvez, que así recuperó de manos inglesas para España las dos Floridas (la Florida Occidental y la Florida Oriental). Estas operaciones marcarían ya en gran medida el destacado trabajo científico y militar que Mesa y Baulén realizaría a lo largo de toda su carrera y en el que destacaría de modo sobresaliente. El que entonces era aún un joven Alférez de Fragata se distinguió al realizar el sondeo de aquel puerto, del que no se tenían ni siquiera cartas marinas, bajo un intenso fuego de los cañones británicos, ejecutando un trabajo minucioso, que realizó con precisión y que permitió el desembarco de la fuerza atacante. El 21 de diciembre de 1782 es ascendido a Alférez de Navío.



Batalla de Pensacola en 1781.

Pocos años después, en 1785, tras navegar a las órdenes del Brigadier Sesma, viaja, junto al prestigioso y experimentado marino Antonio de Córdoba y Lasso, rumbo al Estrecho de Magallanes con el objetivo de reconocerlo, estudiarlo y describirlo. En 1788 vuelve a participar en una nueva misión a este importante y vital paso entre el Atlántico y el Pacífico, en la que realiza un serio trabajo científico, llegando a ser un gran conocedor de la zona.

Hay que resaltar como tras ser ascendido a Teniente de Navío en septiembre de 1789, fue recibido de caballero profeso de la Orden de Alcántara el 16 de diciembre de ese mismo año. También llegó a estar en posesión de la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Así, poco a poco gana un enorme prestigio por su destacada personalidad intelectual y científica, tanto que, al mando de uno de los navíos con el que había viajado al Estrecho de Magallanes, el «Santa Casilda», se le encomienda la misión de llevar y entregar una serie de documentos al Presidente de los Estados Unidos de América. Sin embargo, también se vio inmerso en las guerras contra Francia y luego contra los ingleses. Participa, como Teniente de Navío incorporado en la Escuadra del Mar Océano, bajo el mando del Almirante Lángara, en la toma de posiciones claves en Francia como Colimbre, Port Vendre y el Castillo de San Telmo, donde estuvo también al mando de una unidad de desembarco. Cambiadas las tornas, en la guerra contra los ingleses, participó en el combate naval del Cabo de San Vicente, bajo las órdenes de un Almirante que ya conocía de muchos viajes y operaciones anteriores, José de Córdoba. También interviene en 1797, como miembro de la tripulación del navío «Neptuno», en la defensa de Cádiz ante los ataques de la escuadra británica del Almirante Nelson, en la que destaca el trabajo realizado por la escuadra española bajo el mando del Almirante Mazarredo.

Ya de nuevo en Cádiz en 1802, tras permanecer un largo tiempo en Brest, Francia, asciende a Capitán de Fragata y se le encomienda el mando del paquebote «Casilda», donde continúa con sus estudios y trabajos científicos para la Armada, que le valieron el que, en 1805, fuera agregado al Estado Mayor de la Escuadra al reiniciarse las hostilidades con los británicos. Embarcado primero en los navíos «Argonauta» y «Trinidad», pasa luego al «Rayo», que pertenece a la Escuadra bajo el mando del Almirante Federico Gravina. Como segundo comandante de este buque participó en la batalla de Trafalgar, en la que naufragó, aunque pudo ser rescatado. Su destacado comportamiento en esta acción le valió ser ascendido a Capitán de Navío aquel mismo año de 1805. Poco después, en 1807, con 52 años de edad y una salud muy deteriorada, pide un largo permiso, que le es concedido, para poder descansar y restablecerse. Sin embargo, al comenzar la Guerra de Independencia, hallándose en Cádiz, en junio de 1808, participa, desde las baterías del Arsenal de La Carraca, en el ataque y derrota de la escuadra francesa al el mando del Almirante Rosilly. Durante los años que dure esta contienda bregará denodadamente en muy diversas misiones, atendiendo y apoyando a las fuerzas que combaten en tierra al ejército de Napoleón. En 1811 es ascendido a Brigadier.

Pedro Tomás de Mesa y Baulén, que asciende a Jefe de Escuadra el 14 de julio de 1825, coronará su intensa y prestigiosa carrera en la Real Armada el 11 de noviembre de 1836 cuando se le nombra Teniente General. Dos años después, a los 76 años, de los que 58 dedicó al servicio en la Armada, fallecía soltero en Cádiz el 6 de octubre de 1838, reconocido por su destacada talla como marino e intelectual y como personalidad en el ámbito de los conocimientos tantos tácticos, como técnicos, en la Armada de su época.



Domingo Francisco Monteverde y Rivas

Jefe de Escuadra de la Armada

Don Domingo Monteverde y Rivas, miniatura propiedad de Don José de Monteverde y Lugo, La Orotava, Tenerife, incluida en el «Nobiliario de Canarias»

Domingo Francisco Monteverde y Rivas

Jefe de Escuadra de la Armada



Este excepcional marino y militar, de importante recuerdo para la Infantería de Marina, que alcanzó enorme fama y prestigio, aunque, casi al final de sus días, un triste suceso revolucionario entre sus oficiales acaecido en 1831, del que saldría totalmente absuelto y libre de toda culpa, le marcó profundamente y le produjo un daño moral irreversible, había venido al mundo en La Laguna, Tenerife, un 2 de abril de 1772, en el seno de una distinguida familia tinerfeña.

Era el cuarto hijo de los ocho que tuvo el matrimonio formado por el Capitán Estanislao Monteverde Lugo y Viña y por Francisca de los Remedios Rivas, hija del Capitán del Regimiento de Milicias Canarias de Los Realejos y Regidor Perpetuo de Tenerife Valentín José de Rivas y Bethencourt Talavera. Con estos antecedentes, que le permiten cumplir con los requisitos para el ingreso según lo dispuesto en el capítulo VI de las ordenanzas de 1717 para la Academia de Guardiamarinas, y con una sólida formación obtenida en su isla natal, consigue plaza como guardiamarina en la Academia Naval de Cartagena, establecida junto con la de El Ferrol por Real Orden de 13 de agosto de 1776, incorporándose a la misma el 17 de octubre de 1789, donde junto a los estudios y actividades en tierra, embarca en diversas ocasiones para completar su formación. Tras permanecer en la Academia hasta el 28 de enero de 1793, cuando asciende a Alférez de Fragata, se incorpora entonces a la escuadra comandada por el Almirante Lángara, con quién participa en

las operaciones navales que, junto a la escuadra inglesa del Almirante Hood, se llevan a cabo en la ciudad de Tolón con motivo de la guerra contra Francia en aquellos años.

A partir de este momento participa en numerosas acciones de guerra y en muy diversos combates navales, bajo las órdenes de almirantes como Gravina, Álava, Córdoba ó el Capitán de Navío Estrada. En todas ella muestra de forma destacada su talante combativo y de gran valor que le señalaría a lo largo de toda su carrera militar. En agosto de 1796, tras la Paz de Basilea, es promovido al empleo de Alférez de Navío y embarcando en la fragata «Paz», integrada en la escuadra del Almirante Córdoba, en la que participa en la batalla naval del Cabo de San Vicente. Luego, tras permanecer en Algeciras mandando algunos buques cañoneros, destinados a la protección de convoyes y de aquellas costas, y tras un año desembarcado, recibe destino en el navío «Bahama», en la escuadra del Almirante Mazarredo, e interviene en 1800 en la defensa de El Ferrol, cuando fue atacado por una potente escuadra inglesa.

Tras ello, entre 1801 y 1804 permanece en América al mando del bergantín «Cartagenero», con base en Cartagena de Indias, desde donde regresa a Cádiz con el grado de Teniente de Navío.

En 1805 se incorpora a la escuadra del Almirante Gravina, embarcado en el mítico navío «San Ildefonso», y participa el 21 de octubre en la batalla de Trafalgar, en la que resulta con heridas de diversa consideración, siendo hecho prisionero y trasladado a Gibraltar. A comienzos del mes de noviembre siguiente es puesto en libertad y regresa a Cádiz. Necesitado de reponerse de sus heridas, en 1806 se le concede un permiso y reside en su isla natal durante un año largo.

En junio de 1808, destinado de nuevo en su plaza en Cádiz, participa en los combates que lograron la rendición de la escuadra del Almirante francés Rosilly, en aguas de la bahía gaditana. Se incorpora como oficial en batallones de marina desembarcados para combatir a los ejércitos franceses, participando diversas en operaciones en Andalucía, Extremadura y La Mancha, con destacadas intervenciones en hechos de guerra en Talavera de La Reina, Ciudad Real y en la batalla de Ocaña, en la que de nuevo resultó herido de consideración, aunque esto no le hizo desistir ni retirarse del combate hasta llegar de nuevo a Cádiz; estos méritos le valieron su ascenso a Capitán de Fragata.

En abril de 1810, una vez repuesto de sus heridas, embarca en el navío «San Lorenzo» que transporta a Tenerife a 800 prisioneros franceses,

custodiados por granaderos de la 1ª y 6ª compañías de la Granadera Canaria –batallón de voluntarios formado el año anterior en Gran Canaria-, para seguir desde allí a La Habana y Puerto Rico, donde permanece mas de un año hasta que es enviado a Venezuela, en la que ya se perciben los rumores de la revolución independentista.

Se ha señalado que, pese a todos los enormes méritos anteriores, será en Venezuela donde tenga lugar la mas señera y sonada parte de su carrera militar. Al arribar a ese país, al mando de un pequeño contingente, se encuentra con que un grupo de sublevados, entre los que estaban Simón Bolívar y Francisco de Miranda, había proclamado la independencia –ambos personajes habían pertenecido con cargos de oficiales al ejercito español, especialmente el segundo que participó de forma notoria y valerosa en diferentes acciones de guerra y alcanzo el empleo de Teniente Coronel, hasta que un turbio asunto con la justicia, por negocios de contrabando en Cuba, le hizo huir a Estados Unidos, donde comenzó su lucha contra España-.

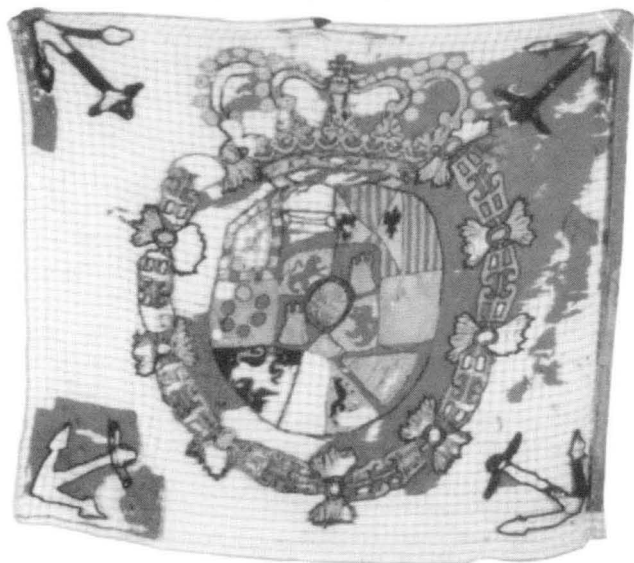
Al frente de una columna de poco mas de 600 hombres logra sonadas victorias contra los insurrectos e incluso consigue desplazarlos de Caracas. Cuando Francisco de Miranda reúne un ejército de cinco mil hombres, Monteverde recibe la orden de evacuar la capital venezolana. Poco después puede rehacer su columna y, tras diferentes batallas y tomas de ciudades por todo el país, en especial la de Valencia y la caída de Puerto Cabello, se consigue una salida negociada con los insurrectos que se rinden y entregan a Francisco de Miranda, que es enviado prisionero al Castillo de San Felipe del Morro, en San Juan de Puerto Rico, y posteriormente al Castillo de Cuatro Torres, en La Carraca, San Fernando, Cádiz, donde fallecería en 1816. A Domingo Francisco Monteverde y Rivas su mas que meritoria y valerosa intervención en estos destacados acontecimientos le valieron su ascenso a Capitán de Navío y su nombramiento como Capitán General de Venezuela y Presidente de la Audiencia de Caracas, por Real Orden de 30 de septiembre de 1812.

Al año siguiente, tras la proclama de Bolívar de «guerra a muerte», los acontecimientos se precipitan y Monteverde se ve sitiado en Puerto Cabello, de donde , con el Regimiento Granada, que había llegado de Cádiz como refuerzo, hace una valerosa y arrojada salida en la que resulta gravemente herido y a consecuencia de la que pierde buena parte de la mandíbula inferior, por lo que fue trasladado a Puerto Rico para reponerse su quebrantada salud, tras unos años de valientes y sobresalientes acciones en tierras venezolanas.

Tras recuperar fuerzas suficientes para afrontar el viaje regresa a la península y el 22 de agosto de 1817 es ascendido a Brigadier, se le concede la Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel la Católica y, el 3 de octubre de 1819, la Cruz Laureada de segunda clase de la Real y Militar Orden de San Fernando, siendo el único Brigadier de su época que la poseía, al tiempo que se le nombraba Capitán General de Puerto Rico, aunque declinó aceptar tal honor dado el delicado estado de salud por el que atravesaba.

Domingo Monteverde asciende el 21 de junio de 1824 a Jefe de Escuadra y en agosto de 1825 pasa a mandar los Tercios Navales de Levante hasta 1827, cuando se refunden en la Brigada Real de la Marina, fuerzas de artillería e infantería que el almirante tinerfeño pasa a mandar con el nombramiento de Coronel General de esta Brigada, nombramiento en el que tuvo un peso preeminente su antigua experiencia al mando de batallones de Infantería de Marina en los primeros años de la Guerra de la Independencia.

Este ilustre marino oriundo de Canarias, que gozaba entonces de reconocido prestigio y fama, falleció en su residencia de San Fernando, Cádiz, el 15 de septiembre de 1832.



Bandera Coronela de los Batallones de Marina, 1808. Museo Naval de Madrid.



Rafael Clavijo y Socas

Jefe de Escuadra de la Armada

Dibujo del prebendado Pereira Pacheco en *Constalación Canaria*, de José de Viera y Clavijo

Rafael Clavijo y Socas
Jefe de Escuadra de la Armada.



Prestigioso Jefe de Escuadra de la Armada Española por sus actuaciones durante la Guerra de la Independencia, participando en el combate y rendición de la escuadra francesa bajo el mando del Almirante Rosilly en Cádiz, siendo muy señalado su trabajo como Ingeniero de la Marina al hundir con enorme precisión la urca «Librada» y el navío «Niño» en el lugar denominado Punta Chica, con el fin de imposibilitar que los barcos franceses pudieran intentar pasar por aquel angosto lugar, había nacido en Tenerife, en los años centrales del siglo XVIII, en el seno de una ilustre familia – aunque una reseña biográfica suya publicada por *La Ilustración de Canarias*, en el número 6, del 30 de septiembre de 1883, sitúa su nacimiento «...en la isla de Lanzarote, patria también de otro célebre isleño del mismo apellido –Don José Clavijo y Fajardo-...»

Después de cursar en la isla sus primeros estudios y prestar durante un tiempo sus servicios en las Milicias Provinciales de Canarias, donde alcanzó el grado de Alférez de Caballería, se dedicó a los estudios matemáticos e ingresó, en 1776, en el Cuerpo de Ingenieros Navales con el empleo de Alférez de Fragata e Ingeniero Extraordinario. Tras permanecer embarcado en diversas unidades, alcanzando los ascensos reglamentarios, así como estar destinado en la escuadra del Almirante Mazarredo, durante la defensa de Cádiz en los años 1797 y 1798, este último año es promovido a Brigadier e Ingeniero

Director y en 1807 obtendría el empleo de Jefe de Escuadra. En 1815 fallecería en Cartagena, Murcia.

Entre sus diversos proyectos portuarios se encuentra el del Puerto de Las Palmas, que se comenzó en mayo de 1811, en la rada de San Telmo, a partir de la demolición de la torre del baluarte artillado conocido como «Castillo de Santa Ana». En un principio el proyecto de este muelle, reclamado insistentemente en Gran Canaria por considerarlo imprescindible para su desarrollo y progreso, fue confiado al Capitán de la Real Armada Domingo de Nava Grimón y Porlier, que presentó un informe el 20 de noviembre de 1785, en el que proponía para su construcción el fondeadero de Las Isletas, en el entorno del Castillo de La Luz. Sin embargo, esta propuesta fue rechazada tanto en la isla, como en la corte, por lo que S.M. el Rey Carlos III le encarga al también marino e ingeniero tinerfeño Rafael Clavijo y Socas que se traslade a Las Palmas, estudie la situación y presente un informe. En 1789 presenta su proyecto para el nuevo muelle de Las Palmas, y al año siguiente el ayuntamiento de esta ciudad lo comisiona para que defienda en Madrid esta propuesta en nombre de los habitantes de esta isla.

Sería el 13 de julio de 1809, por un Decreto de la Junta Central del Reino, cuando se autorice la construcción del citado muelle de Las Palmas, encargándose al entonces Jefe de Escuadra de la Real Armada Rafael Clavijo y Socas que elabore un nuevo proyecto, que culmina en mayo de 1811, lo que posibilitaría los inicios de las obras.

El día 30 de ese mes, festividad de San Fernando, se colocará la primera piedra en acto solemne presidido por el Comandante General, Duque del Parque – Castrillo, el Obispo Verdugo y Albiturría -que contribuyó a la obra con 10.000 pesos-, y el propio Clavijo y Socas.

Hay que resaltar, a la luz de la obra de este ilustre Ingeniero de la Armada, y con la vista puesta en lo que, a lo largo de los siglos, fue la actuación de los Ingenieros Militares en obras de fortificación y civiles de las principales poblaciones de Canarias, que, con la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina y Navales, la Armada conseguía su autonomía en lo que se refiere a las construcciones propias. Hasta ese momento habían sido los ingenieros militares los que tenían a su cargo la construcción de puertos, arsenales, canales de abastecimiento de aguas y otros relacionados con las infraestructuras portuarias de las bases navales. La Armada ofreció a sus técnicos una formación específica en ingeniería hidráulica (puertos y canales) que bien pronto sería más exigente y completa que la que adquirirían los ingenieros

militares. Los conflictos que ya desde la década de 1730 se habían presentado entre ingenieros y marinos para el diseño de los puertos de El Ferrol, Cádiz o Cartagena se resolvieron a partir de entonces dándoles el protagonismo a los marinos, entre los que se distinguió el tinerfeño Jefe de Escuadra e Ingeniero Naval Rafael Clavijo y Socas.



Retrato del Rafael Clavijo y Socas existente en el edificio Herrerías de la Fundación Exponav en El Ferrol



Muelle de San Telmo, Las Palmas de Gran Canaria, que fue diseñado en 1811 por Don Rafael Clavijo y Socas, en una imagen de finales del siglo XX. (Fedac)



Juan Bautista Antequera y Bobadilla
Vicealmirante

Retrato de Juan Bautista Antequera y Bobadilla, óleo/lienzo de Manuel Ussel de Guimbarda, 1887, en Museo Naval de Madrid.

Juan Bautista Antequera y Bobadilla

Vicealmirante.



El ilustre marino Juan Bautista Antequera y Bobadilla, que llegó a ocupar la cartera de marina, en el primer Gobierno de la Restauración presidido por Cánovas del Castillo, que fue Senador vitalicio del reino, que mereció el título nobiliario de Conde de Santa Pola y que estuvo al mando del primer navío blindado que dio la vuelta al mundo, entre otros muchos méritos que hace de este Vicealmirante uno de los hombres mas ilustres de la Armada Española del siglo XIX.

Nacido en Santa Cruz de Tenerife y bautizado en la parroquia nivariense de La Concepción –si bien han existido ciertas dudas sobre si su lugar de nacimientos hubiese sido La Laguna-, era hijo de Juan Bautista Antequera y García, Intendente de Canarias entre 1820 y 1827 Comisario Regio para la aclimatación de la cochinilla en dichas islas; y de María del Rosario Bobadilla y Peri, hija del Brigadier de la Armada Fidel de Bobadilla y Eslava.

Ingresó como guardiamarina en Cádiz el 29 de octubre de 1838 y, tras pasar rigurosos exámenes, que supero con brillantez, fue destinado al Arsenal de La Carraca, efectuando sus primeros embarques durante la Guerra Carlista, siendo condecorado por méritos propios con la Cruz de Diadema Real de Marina y posteriormente con la Cruz Laureada de San Fernando por su participación en los combates de los sitios de Cartagena y Alicante en 1843.

Poseía bastantes conocimientos sobre Arquitectura Naval, por lo que junto a otros expertos marinos se encargaron de la construcción de la corbeta «Venus».

Entre 1845 y 1846 realizó su primer viaje a América, embarcado en el bergantín «Héroe», con destino a Montevideo y, posteriormente, su primer destino como comandante lo obtuvo en marzo de 1847 en el falucho «Lina», que viajaba entre Cádiz, Málaga, Almería y otros puntos de la costa mediterránea española, aunque tres años después, ya ascendido a Teniente de Navío en 1850, fue destinado, como oficial auxiliar, a la Dirección General de la Armada. Sin embargo, ese mismo año es enviado a La Habana y puesto al mando del buque mercante «Habanero», con el encargo de poner fin a la acción de grupos de piratas que asolaban aquellas aguas del Caribe, logrando detener a más de medio centenar, una acción que le valió la concesión de la Cruz de Carlos III, que se sumaba a los importantes galardones y recompensas que ya poseía, lo que contribuyó a aumentar su prestigio como marino y militar. Esta operación contra los filibusteros la continuó en años siguientes hasta que asciende a Capitán de Fragata en 1859 y se le da el mando de la corbeta «Villa de Bilbao», con la que participa en la guerra de África, con servicios muy destacado en apoyo de la infantería, como en los casos de los combates de Larache, Río Martín y Arcila, con más que efectivos bombardeos de las posiciones enemigas, lo que le valió ser nombrado, en abril de 1860, Coronel efectivo de Infantería.

Tras permanecer entre 1862 y 1864 como Capitán de Puerto en Matanzas, Cuba, regresa a Cádiz y embarca como segundo comandante de la fragata blindada «Numancia» -la que en 1905, tras varias reformas, traería a Canarias al Ministro de Marina Eduardo Cobián y Roffignac, que venía para preparar el viaje que en marzo y abril de 1906 haría el Rey Alfonso XIII al Archipiélago Canario-, con la que parte para incorporarse a la escuadra del Pacífico en mayo de 1865, tras pasar por Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y atravesar el Estrecho de Magallanes.

En junio de ese año, mientras navegaban su inmediato superior, Méndez Núñez, fue ascendido a Brigadier, y Juan Bautista Antequera a Capitán de Navío.

Al fallecer en trágicas circunstancias el Almirante Pareja, Méndez Núñez accedió al mando de la escuadra y Antequera al de comandante de la «Numancia». A bordo de la «Numancia», que era el buque insignia, Antequera interviene en el bombardeo de Valparaíso y luego en el ataque al bien

guarnecido y artillado puerto de El Callao, el 2 de mayo de 1866, donde el Almirante Méndez Núñez cae en sus brazos gravemente herido, aunque se logra acallar el fuego enemigo y la escuadra española, al atardecer, da por terminada esta acción naval, que tuvo un enorme eco en toda España. Antequera, que partió en una arriesgada misión en busca de la escuadra enemiga en el archipiélago de Chiloé, fue premiado por ello con la Cruz del Mérito Naval y, por sus servicios en el ataque al puerto de El Callao, ascendido a Brigadier.

Terminadas estas campañas, Antequera da la vuelta al mundo con la «Numancia» primer navío de guerra blindado que llevaba a cabo tal proeza, llegando al puerto de Cádiz el 20 de septiembre de 1867, un año después de haber salido de España.

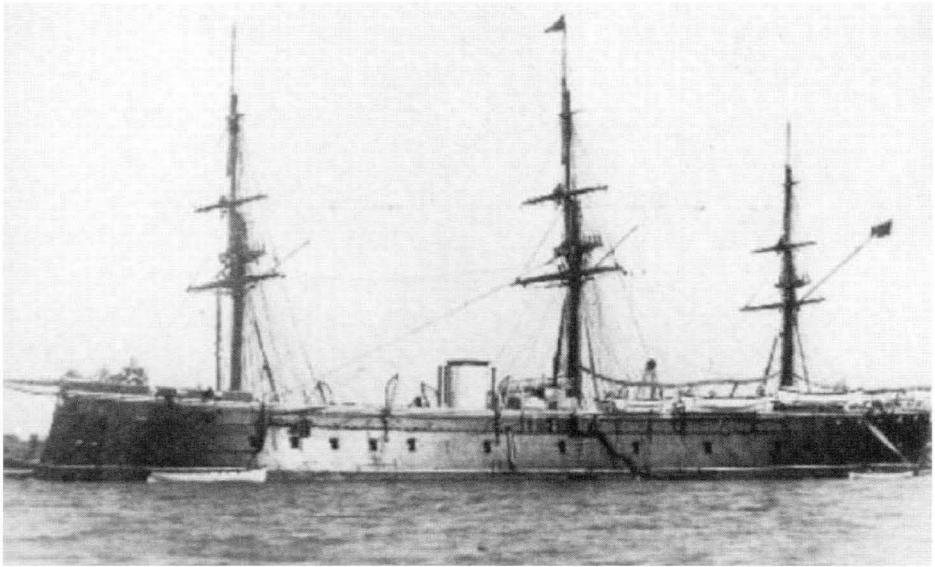
Tras tan larga campaña que le llevó por casi todos los mares del mundo, es promovido al cargo de Comandante General de las Fuerzas Navales del Mediterráneo. En este destino se vio en la obligación de reprimir, pistola en mano y con la ayuda de algunos oficiales, ciertos intentos de sublevación que se estaban fraguando entre los miembros de esta flota, lo que no sólo mostró su enorme coraje, templanza y valor, sino que le granjeó un gran prestigio en el Ministerio de Marina, que en septiembre de 1869 le promueven al empleo de Contralmirante. Después de ocupar el cargo de vicepresidente del Estado Mayor de la Armada, en marzo de 1871 obtuvo la plaza de Comandante General del Departamento de Cartagena, donde desarrolla una meritoria labor, pero abandona este destino por haber sido elegido Senador por Canarias en el reinado de Amadeo de Saboya.

Condecorado con la Gran Cruz de Isabel la Católica, y tras haber mandado el apostadero de Filipinas, regresa a España de nuevo en 1875, se le concede la Gran Cruz del Mérito Naval y solicita un permiso por motivos de salud, en el que permanece hasta que Cánovas del Castillo, al formar el primer Gobierno de la Restauración, le incluye como Ministro de Marina, puesto desde el que afronta una importante labor de reformas y modernización de la Armada. Una vez abandonado el cargo, es nombrado Comandante General de la Escuadra de Instrucción, y enarbola su insignia en un buque muy conocido y querido por él, la fragata «Numancia». Poco después es designado Consejero de Estado y Consejero del Supremo de Marina, y el 18 de enero de 1884 Ministro de Marina por segunda vez, contribuyendo decisivamente a la aspiración general de contar con unas fuerzas navales poderosas y bien organizadas. Dentro de su amplio proyecto de construir 6 acorazados de

primera clase, seis de segunda, dos cruceros blindados, junto a otros de características técnicas inferiores, se construye el acorazado «Pelayo», se editan la «Colección Legislativa» de Marina, la «Revista de Marina» ó el «Código de señales» y se establecen los denominados semáforos marinos. Sin embargo, las disensiones políticas impiden que lleve adelante un plan que hubiera transformado por completo la Armada Española de aquella época. Ello no imposibilita el que pudiera ver como se construían buques tales como el «Infanta Isabel», el primer buque de gran calado totalmente de hierro fabricado al completo en astilleros españoles, o que asista a la propuesta de construcción de un submarino por Isaac Peral.

Juan Bautista Antequera, mientras ejercía el mando de la Escuadra de Instrucción, con base en Cartagena, y cuando ya había cumplido los 56 años, contrajo matrimonio el 29 de septiembre de 1879 con Atanasia Angosto Sapizburú, que, nacida en 1850, era la hija mas joven de una ilustre familia murciana.

En 1885 asciende a Vicealmirante, y tras dejar la cartera de Ministro actúa como senador vitalicio con importantes intervenciones parlamentarias, en las que llega a señalar que estimaba como *«mucho más patriótico que las oposiciones, en vez de ser sistemáticas en oponer dificultades, se unieran a la mayoría, como sucede en Inglaterra, cuando se trata del engrandecimiento de la Patria»*. Sin embargo, tras 52 años de servicio a la Armada y a la Patria, con la salud muy quebrada, sin lograrse recuperar bien de viejas heridas y dolencias, retirado para descansar en Alhama, Murcia, fallece, a los 67 años, el 16 de mayo de 1890, a causa de una bronquitis crónica, deficiencia vascular y atrofia del corazón; se pierde con él a un extraordinario militar y marino oriundo de Canarias, héroe de la célebre batalla de El Callao. Por Real Orden del 21 de mayo siguiente se dispone el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres, en la Población Militar de San Carlos, en San Fernando, Cádiz, lo que, sin embargo, no se efectuó hasta el 1 de septiembre de 1922, donde descansan en la actualidad bajo un hermoso monumento donde se le recuerda con una hermosa y elocuente frase: «La Marina, al Almirante Antequera, propulsor de su técnica, bienhechor de su orgánica».



La fragata «Numancia», que bajo el mando de Juan Bautista Antequera y Bobadilla fue el primer buque de guerra blindado que dio la vuelta al mundo.



Escuadra que transportó a S.M. el Rey Alfonso XIII en su visita a Canarias en 1906 en el Puerto de La Luz.



Monumento funerario a Juan Bautista Antequera
en el Panteón de Marinos Ilustres.



Wenceslao Benítez Inglott
Contralmirante Honorario

Wenceslao Benítez Inglott

Contralmirante Honorario.



Este ilustre Contralmirante, que cosechó importantísimos logros profesionales a lo largo de toda su carrera y un reconocido prestigio internacional, oriundo de Las Palmas de Gran Canaria, donde nació en 1879, en la calle de los Canónigos, hoy López Botas, en el histórico barrio de Vegueta, pertenecía a una de las mas señeras familias de la isla y era hijo del prestigioso abogado Eduardo Benítez González y de la distinguida dama, de origen maltés, Pino Inglott Navarro, que ya de muy pequeño lo aficionó a la lectura de libros de viajes, navegaciones y grandes descubrimientos, lo que condicionaría en estos años su futura vocación.

En el seno de su familia accedió desde la infancia a una sólida formación cultural y artística junto a sus hermanos, entre los que se encontraban el Cronista Oficial de la Ciudad Eduardo Benítez Inglott, -casado con una hermana del afamado pintor grancanario Tomás Gómez Bosch, cuyo hijo mayor, Tomás Gómez Arroyo, también ingresó en la Armada Española y alcanzó el grado de Vicealmirante-, Miguel, el doctor en derecho y musicólogo, autor de la música de algunos de los poemas del poeta granadino Federico García Lorca, y que mantuvo grandes vínculos con el grupo poético de la Generación del 27, ó Luis abogado y reconocido articulista y poeta.

Tras realizar sus estudios en el Colegio de San Agustín, un centro educativo muy señero en la segunda mitad del XIX en Gran Canaria, donde

ya pudo desarrollar su enorme vocación por las matemáticas y por la astrofísica, -el colegio contaba con un pequeño centro de observaciones de meteorología y de astrofísica, dirigido por sus profesores, que era consultado casi a diario incluso por estamentos oficiales y públicos de la ciudad-, se traslada a Madrid para presentarse a los exámenes de ingreso en la Armada, lo que consigue con las máximas calificaciones, y puede entrar en 1893, con sólo catorce años, como guardiamarina del Cuerpo General, en el pontón que hacía de Escuela Naval flotante abordo de la fragata «Asturias» .



Retrato de Wenceslao Benítez Inglott de paisano a comienzo del siglo XX.

Al culminar sus estudios obtiene diversos destinos en diferentes buques; se recuerda siempre en especial cuando embarcó en el cañonero «Infanta Isabel» ó en el caza-torpedero «Proserpina», su nombramiento como segundo comandante del acorazado «Carlos V», ó el mando del portahidroaviones «Dédalo», buque que, desde su entrega a la Armada en 1922 y hasta 1925, demostró su utilidad prestando brillantes servicios durante la guerra de Marruecos, en el desembarco de Alhucemas. En algunas de las fases de esta campaña los aviones del *Dédalo* jugaron un papel fundamental, por ejemplo, cuando en un solo día lanzaron sobre posiciones enemigas más de 175

bombas. Cabe resaltar que fue el primer desembarco llevado a cabo con apoyo de aviación en la historia. También Wenceslao Benítez, en 1924, tuvo que embarcar en Southampton (Inglaterra) una docena de hidroaviones anfibios de bombardeo Supermarine Scarab adquiridos para la Marina Española. En este portahidroaviones, Juan de la Cierva y Codorníu, con su famoso invento del autogiro, efectuó un perfecto y preciso aterrizaje con un modelo C.30, matriculado G-ACIO, en este buque fondeado cerca del puerto de Valencia, sobre una zona marcada de la cubierta. Media hora después, tras

una corta carrera de 24 metros, despegó. Era la primera vez en el mundo que una nave de alas y rotor se posaba y despegaba sobre un buque.

Habiendo estado destinado en el Estado Mayor de la Armada y en la Jurisdicción Central del Ministerio de Marina, no se puede olvidar que uno de los puntos mas sobresalientes de su expediente fue su labor como profesor e investigador, tanto en la Escuela Naval Militar de San Fernando, Cádiz, y en la de Ingenieros Hidrógrafos, pues era también Ingeniero Naval Hidrógrafo, como en el Observatorio de Marina de San Fernando. A ello se añade que,

entre los años 1929 y 1931, ejerciera como Director de la Escuela Naval Militar, ubicada en la antigua Población Militar de San Carlos, junto a la ciudad gaditana de San Fernando, en la que desplegó una enorme preocupación por la actualización de



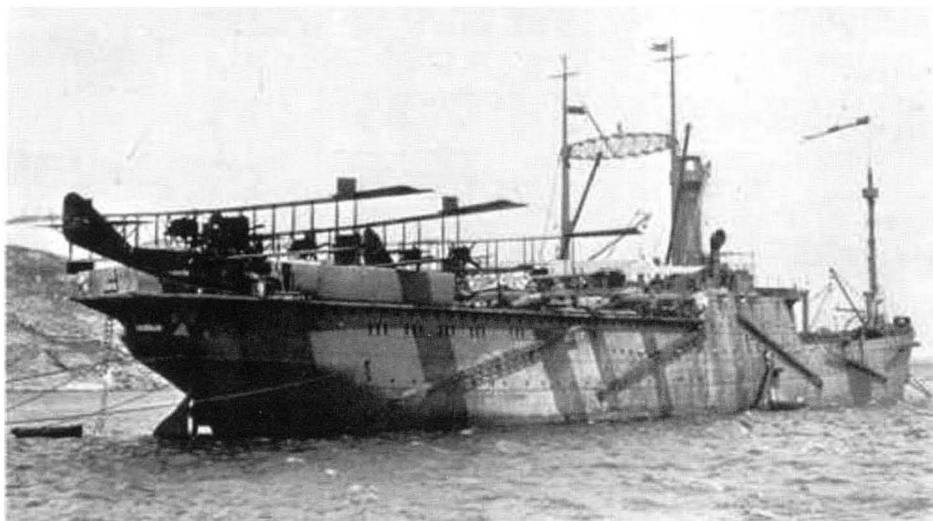
Observatorio Astronómico de Marina, San Fernando, Cádiz.

los manuales de estudios y del material científico puesto al alcance de la formación de los futuros marinos españoles, y en la que llegó a coincidir con el Infante Juan de Borbón y Battenberg, del que fue nombrado preceptor.

Ascendido al empleo de Contralmirante Honorario es nombrado Director del ya mencionado Instituto y Observatorio de la Armada, cargo que ocupó entre 1940 y 1954, y donde, junto a sus cometidos en las tres secciones principales del mismo, la de Astronomía, la de Geofísica y la de Instrumentos Navales, con una enorme voluntad y mayor aún capacidad de trabajo, afrontó muy diversos proyectos de investigación a nivel nacional e internacional, a lo que se suma la redacción de manuales de Astronomía aplicada a la navegación, que durante décadas estuvieron vigentes en varias academias navales de Europa como textos de estudios oficiales. También en su dilatada carrera destacó su participación en un gigantesco proyecto internacional, iniciado en 1887, que pretendía establecer la denominada «Carta del Cielo», con el objetivo de identificar y representar, a través de técnicas fotográficas, mas de treinta millones de estrellas; pues, dado su consolidado su prestigio en este terreno fuera de nuestras fronteras, el Reino Unido de la

Gran Bretaña, en un congreso celebrado en París, solicitó que la elaboración de las cartas de astronomía se realizara con la colaboración de los observatorios de Berlín, Greenwich, París y San Fernando. Sus aportaciones científicas le merecieron ser nombrado miembro de la Academia Francesa de Ciencias y de la Unión Internacional de Geodesia y Geofísica.

Junto a su esposa María Luisa de Mesa y Ruiz Mateos visita en varias ocasiones su isla natal, Gran Canaria, y se aloja en la casa familiar de la trianera calle de La Peregrina. En esos años se asienta definitivamente en la mencionada población de San Fernando, Cádiz, donde desarrolla sus investigaciones y su magisterio en el entorno del Observatorio de la Armada, y en la que se le ha recordado dándosele su nombre a uno de los Institutos de Enseñanzas Medias de dicha localidad gaditana (en la actualidad el IES Wenceslao Benítez, ubicado en la avenida de la Armada), y en la que fallece en 1955, produciendo dicha noticia hondo pesar, al igual que en su ciudad natal que le dedicó una calle en el distrito de Ciudad Alta.



El portahidroaviones «Dédalo» cuyo mando ostentó Wenceslao Benítez Inglott.



Fernando Meléndez Bojart

Almirante

Fernando Meléndez Bojart

Almirante



Este prestigioso Almirante de la Armada Española nació el 23 de febrero de 1900 en la casa que sus padres tenían en la Playa de Las Canteras, en las inmediaciones del actual Hotel Reina Isabel, en Las Palmas de Gran Canaria, en el seno de una distinguida familia isleña; su hermano Luis, farmacéutico como su padre y su abuelo, continuaría esta tradición familiar y sería uno de los fundadores, en 1935, de la Cooperativa Farmacéutica Canaria del Colegio Oficial de Farmacéuticos.

Los descendientes de su hermano Luis también se vincularían a la Armada, como es el caso de su hijo del Capitán de Navío Luis Meléndez Segura, o el de su nieto el Coronel de Infantería de Marina Luis Meléndez Pasquín (El Ferrol 1955), que fue Jefe de la Fuerza Española en el Líbano.

Dada la amistad que sus progenitores tenían con el prestigioso científico francés Dr. Rene Verneau, que pasaba largas temporadas en la isla investigando en El Museo Canario, los hermanos Meléndez Bojart fueron enviados a estudiar a Francia, donde permanecieron al menos dos cursos escolares, siendo visitados por el Dr. Verneau que les invitaba a pasar en su casa los días de vacaciones y les ayudó mucho en el aprendizaje de la lengua francesa, que llegaron a dominar, al igual que hablaban perfectamente el inglés.

En 1915, con quince años, ingresa en la Escuela Naval Militar en San Fernando, Cádiz. También destacó desde joven como un gran deportista,

aficionado a la natación y la práctica de la gimnasia, junto a otros deportes como el fútbol, que entonces comenzaba a introducirse en su ciudad natal, la náutica ó el golf, cuya tradición los británicos introdujeron en la isla, llegando Fernando Meléndez Bojart en 1942 a ganar, en el Real Club de Golf de Las Palmas, la prestigiosa *Copa Victory*.

Tras salir como Alférez de Navío tiene diversos destinos embarcado y en tierra en los que siempre será destacado por sus mandos. En 1936 se encuentra en Gran Canaria embarcado al mando del cañonero *Canalejas*, con el que realiza diversos viajes por las islas. Tras pasar a la península y estar en varias operaciones de vigilancia en aguas del Mediterráneo, el 15 de diciembre de 1939, una vez acabada la contienda civil de 1936 a 1939, con el empleo de Capitán de Fragata embarca como comandante del buque escuela «Juan Sebastián Elcano», para dirigir su primer viaje desde 1936, ya que los cruceros de instrucción fueron suspendidos los años 1937, 1938 y 1939; la travesía se inició y culminó en Cádiz y en el transcurso de la misma, entre el 7 de abril y el 11 de julio de 1940, visitó, entre otros, los puertos de Funchal, Las Palmas de Gran Canaria y Nápoles, con un total de 6.070 millas y 65 singladuras, en unos momentos difíciles en el escenario internacional que les obligó, para una mejor identificación, a llevar pintada en ambos costados del buque una gran bandera de España.

Fernando Meléndez Bojart contrajo matrimonio con la distinguida dama grancanaria, de origen británico, Phyllis Cecilia Blandy Rymer, cuya familia, entroncada con otras prestigiosas de la isla como los Bravo de Laguna, había establecido en el Puerto de La Luz importantes empresas consignatarias y navieras, así como otras dedicadas a la agricultura y el comercio, llegando a ostentar algunos de sus miembros cargos importantes en Las Palmas de Gran Canaria, contribuyendo al primer desarrollo turístico de la isla, a actividades socio- culturales y deportivas e incluso a la creación del prestigioso Club Británico, que ha celebrado ya el centenario de su fundación en 1908. De esta unión nacerían dos hijos, Fernando y Luis Meléndez Blandy.

En la década de los cuarenta, cuando se decide establecer un Arsenal en Las Palmas de Gran Canaria, que se construiría sobre las instalaciones del anterior Muelle Frutero Nuestra Señora del Pino, Fernando Meléndez Bojart es destinado como Jefe del mismo. Esta experiencia le resultaría beneficiosa cuando años después, el 19 de mayo de 1960, se le nombra Comandante General del Arsenal de La Carraca y Segundo Jefe del Departamento Marítimo de Cádiz, cargo al que llegaba el 15 de enero del año de 1959, al ascender a

Vicealmirante. Antes tuvo una actuación destacada, entre los años 1951 y 1954, como Agregado Naval en Washington, donde ahondó su preocupación por promover y potenciar la Aviación Naval de la Armada Española, comenzando por los helicópteros, y que le hizo merecedor de una alta condecoración americana. Posteriormente visitaría de nuevo la capital estadounidense en misiones oficiales, motivo por el que fue agasajado por el Embajador de España Marqués de Merry del Val y por diversas autoridades militares de aquel país, como el Almirante David L. MacDonald

En 1964, cuando también el gobierno de Portugal le honraría imponiéndole una alta condecoración de este país hermano, el 20 de junio es designado Procurador a Cortes por su jerarquía militar destacada y por los servicios prestados a la nación. Se incorpora en estos años a la Empresa Nacional Bazán, en calidad de consejero y de la que llega a ser su presidente en 1968, y la representa en actos como la botadura de un buque cementador de 4.100 toneladas, construido en la factoría que esta empresa tenía en San Fernando de Cádiz, que tuvo lugar el 9 de junio de 1967. Con el empleo de Almirante en 1965 está ya como Jefe de Estado Mayor de la Armada, siendo Ministro de Marina el Almirante Nieto Antúnez (que entre 1962 y 1968 desarrolló un ambicioso programa naval), y 1967 pasa a ocupar el cargo de Almirante – Presidente del Tribunal Marítimo Central.

Tras una rápida e inesperada dolencia fallecería en Madrid en diciembre de 1968, como recogieron muchísimos periódicos de toda España, entre ellos la Hoja del Lunes de Cádiz del día 28 de ese mes, siendo su desaparición muy sentida en todos los ámbitos navales y marítimos, llegando incluso innumerables muestras de condolencias desde otros países con los que había mantenido muchas y buenas relaciones profesionales y familiares. Dos años después, el 19 de mayo de 1970, fallecería, en el hospital Militar del Generalísimo, su esposa Phyllis Cecilia Blandy, que fue enterrada junto a este distinguido Almirante oriundo de Gran Canaria en el histórico cementerio madrileño de la Sacramental de San Justo. El Ayuntamiento de su ciudad natal, siendo alcalde Jesús Pérez Alonso, acordó en su sesión plenaria del 2 de septiembre de 1972, rotular una plaza con el nombre de *Plaza del Almirante Meléndez Bojart*, que, como consta en el actual callejero oficial de la capital, se encuentra ubicada en la trasera del Club Natación Metroplele, junto a la Avenida Marítima.



Tomás Clavijo Navarro

Vicealmirante

Tomás Clavijo Navarro

Vicealmirante



Nacido en Santa Cruz de Tenerife, el 14 de noviembre de 1919, fue el primer Almirante oriundo de las islas que ostentó la Jefatura de la Zona Marítima de Canarias.

Hijo del Comandante de Artillería Francisco Clavijo Bethencourt, perteneciente a dos de las más distinguidas familias tinerfeñas, y de Manuela Navarro Capdevila, tras vivir su infancia en Tenerife, dada la profesión de militar de su progenitor, residió y se educó en otras poblaciones españolas como Granada, Melilla, Cádiz y Madrid, donde el 19 de julio de 1936 su padre moría fusilado. En ese momento el joven Tomás Clavijo, terminado su bachillerato había opositado para ingresar en la Escuela Naval Militar, pero dicha oposición fue suspendida dadas las circunstancias. Tras lograr salir de Madrid, después de un difícil viaje por Francia e Inglaterra, se incorporó como marinero voluntario el 26 de agosto de 1938, siendo destinado al crucero «Canarias». Una vez acabada la contienda civil española, en julio de 1939 ingresa en la Escuela Naval Militar en San Fernando, Cádiz, formando parte de la 340 promoción del Cuerpo General de la Armada. Tras los preceptivos años de formación, recibe los despachos de Alférez de Navío, junto a los componentes de dicha promoción, de manos del anterior Jefe del Estado y de los que entonces eran Ministros de Marina y Ejército, coincidiendo con la inauguración de la Escuela Naval Militar de Marín, Pontevedra.

Poco después, el 25 de julio de 1945, contraía matrimonio en Las Palmas de Gran Canaria con una prima segunda suya, Dolores Clavijo Ponce de León, perteneciente a ilustres familias de las islas, entre ellas los Clavijo a la que perteneció el célebre historiador de Canarias José de Viera y Clavijo ó el escritor y periodista del siglo XVIII José Clavijo y Fajardo. De este enlace nacerán tres hijos, Francisco, Teresa y Dolores. Al fallecer en Madrid el 10 de febrero de 1997, dejaba dieciocho nietos, de los que tres de ellos, Tomás, Fernando, e Ignacio Clavijo Rey-Stolle, han seguido la tradición naval de su abuelo y son en la actualidad Teniente de Navío, Alférez de Fragata y Aspirante de Primer Curso, en la Escuela Naval Militar, respectivamente.

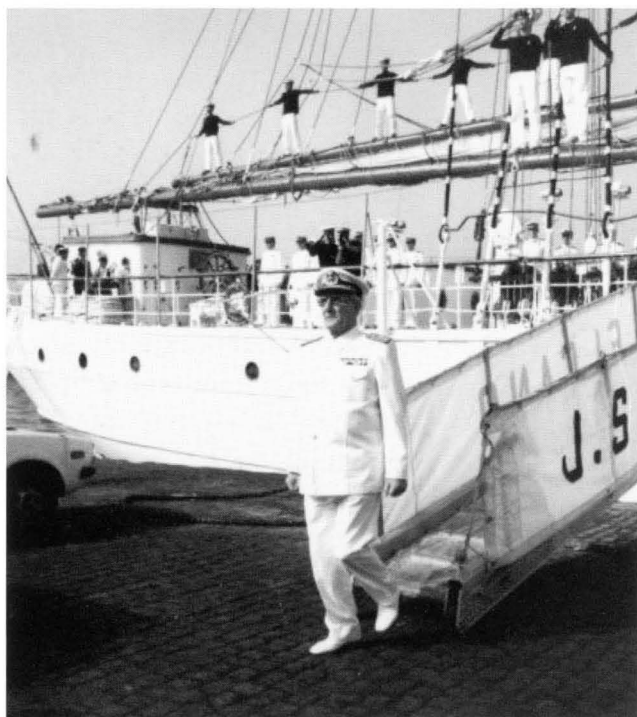
Tomas Clavijo Navarro tenía las especialidades de Submarinos, Electrónica y Helicópteros, a la vez que realizó el Curso de Guerra Naval (equivalente a Diplomado de Estado Mayor en la Armada). Esta singular especialización en dos ramas diferentes como el arma submarina y la aérea le permitió, siendo Capitán de Corbeta y luego Capitán de Fragata, ser Jefe de la Flotilla de Aeronaves (FLOAN) entre el 4 de abril de 1966 y el 17 de febrero de 1969, al frente de la cual realizó una destacada labor, e incluso debió desplazarse a Estado Unidos de América para traer a España los nuevos helicópteros de la 5ª Escuadrilla y realizar el curso de especialización en los mismos. Hay que recordar que pilotaba el primero de estos helicópteros que se posó en el portaviones «Dédalo», en ese momento al mando del Capitán de Navío Francisco Javier de Elizalde y Laínez, y se dio el hecho de que él mismo, ya como Capitán de Navío, estaría al mando de este buque cuando visitó Tenerife por primera vez. Siendo ya Almirante del Grupo Aeronaval de La Flota el «Dédalo» sería su buque insignia.

En cuanto a su especialidad como submarinista se puede destacar que tuvo bajo su mando los submarinos «G-7» y el «General Mola», así como la Base y la Escuela de Submarinos en Cartagena, Murcia. También se recuerda como estando destinado en el submarino «C-4» y antes de zarpar, de la que fue su última singladura, le incorporaron a la Base de Armilla, en Granada, para terminar el curso de observador aéreo. Así mismo, se le nombró Jefe de la Flotilla de Submarinos (FLOSUB), responsabilidad que asumió entre 10 de mayo de 1975 y el 5 de junio de 1977.

También en su biografía profesional resalta como fue el primer miembro de la Armada que ocupó el cargo de Jefe del Estado Mayor Conjunto de la Junta de Jefes de Estado Mayor, así como Copresidente del Comité Conjunto Hispano-Norteamericano para asuntos políticos-militares administrativos. Su

carrera como marino, tras ascender a Vicealmirante, tendría un hito sobresaliente, de especial sensibilidad para él y su familia, con su nombramiento como Almirante Jefe de la Zona Marítima de Canarias, cargo que ostentó entre el 2 de agosto de 1982 y el 19 de abril de 1983. Pasaría a la reserva, por cumplir la edad reglamentaria, el 14 de noviembre de 1986.

Este ilustre marino oriundo de Canarias estaba en posesión, entre otras condecoraciones, de las grandes cruces del Mérito Naval, así como del Ejército y del Aire, a la vez que fue merecedor de la Placa de San Hermenegildo.



El Vicealmirante Don Tomás Clavijo Navarro desembarcando de el buque escuela «Juan Sebastián El Cano» en la Base Naval de Las Palmas de Gran Canaria.



Tomás Gómez Arroyo

Vicealmirante

El Vicealmirante D. Tomás Gómez Arroyo, con uniforme de Teniente de Navío, en un óleo pintado en 1946 por su padre, el afamado pintor grancanario Tomás Gómez Bosch.

Tomás Gómez Arroyo

Vicealmirante.



Este Vicealmirante nacido en Las Palmas de Gran Canaria en diciembre de 1920, era hijo del afamado pintor grancanario Tomás Gómez Bosch y Ana Arroyo Cardoso, hija del prestigioso arquitecto Laureano Arroyo.

Fue el mayor de ocho hermanos y pasó su primera infancia en la Playa de Las Canteras, aunque mas tarde vivieron en el centro Las Palmas de Gran Canaria, donde comenzó sus estudios en el Colegio de los Jesuitas y, tras la expulsión de éstos en la Segunda República, en el año 1931, pasó al Colegio Viera y Clavijo (en un óleo pintado por su padre en 1936 se le ve con la chaqueta del uniforme de este colegio, junto a sus hermanos Laureano y Castor).

En Junio de 1938, en plena guerra civil, se alistó como marinero voluntario, junto con su gran amigo Matías Reina. Las penalidades de la travesía hasta Cádiz y el color verdoso que lucían a su llegada a la «Tacita de Plata» no hicieron mella en su vocación. En esta primera incorporación suya a la Armada contó con la estimable ayuda y apoyo de su pariente el Contralmirante Honorario Wenceslao Benítez Inglott, Director del Instituto Astrofísico de la Armada, en San Fernando, y del Capitán de Artillería de la Armada Félix Bordes Martín, que trataron de paliar, en parte, la ausencia familiar de un joven de 17 años que salía por primera vez de su isla.

Como marinero formó parte de la dotación del «Juan Sebastián Elcano», del Crucero Auxiliar «Jaime I» y del «Almirante Valdés». Estuvo a punto de morir ahogado durante una maniobra de atraque en el Arsenal de La Carraca, pues al quedar su pié derecho atrapado entre las partes fija y móvil de una boya, el giro de ésta alrededor del arganeo lo sumergió en el agua y, cuando ya estaba convencido de que había llegado su final, salió a flote.

Su incorporación a la Escuela Naval Militar, en San Fernando, Cádiz, tuvo lugar en julio de 1939, y recibiría los despachos de Alférez de Navío ya en la nueva Escuela Naval de Marín, Pontevedra.

Fue en tierras gallegas, durante el Curso de Tiro Naval, en Pontevedra, cuando conoció a María Victoria Soutullo, hija del compositor gallego Reveriano Soutullo, que sería la madre de sus cuatro hijos, con la que se casó en 1947. Juntos formaron una pareja admirable; ella fue la perfecta esposa de un marino, siempre aceptando con una sonrisa los cambios de destino, de vida, de colegio de los hijos, no en vano hicieron treinta y tres mudanzas a lo largo de su vida, en sitios tan dispares como Las Palmas de Gran Canaria, Cartagena, Cádiz, Ceuta, Málaga, Ferrol, Madrid, Villa Cisneros, Santa Isabel de Fernando Poó, Newport, Estado de Rhode Island en Estados Unidos de América, ó Santiago de Chile entre otros.

Siempre, por donde pasaron dejaron amigos que perduraron con el paso de los años. Gómez Arroyo se caracterizó por ser un gran amigo de sus amigos y una excelente persona, querido y respetado por sus superiores y sobretodo por sus subordinados, dan fe de ello las innumerables muestras de condolencia recibidas por sus hijos a su fallecimiento. Al terminar su vida militar fijaron su residencia en Las Palmas de Gran Canaria donde todavía vivían su anciana madre y sus 7 hermanos.

Deportista nato y destacado desde joven, sobresalió en salto de trampolín, quedando en el año 1939 campeón de dicha modalidad en la Escuela Naval Militar, una preparación que le sería de enorme utilidad a lo largo de su vida. Se ha resaltado mucho como, durante unas maniobras, con marejada gruesa de SW, un marinero y un cabo fueron barridos por un golpe de mar; el cabo, a unos 40 metros de la popa del barco, pidió auxilio, a cuya llamada el Alférez de Navío Gómez Arroyo no dudó en lanzarse al agua con un salvavidas y la operación de rescate se culminó felizmente. Fue por ello condecorado con la Cruz del Mérito Naval con distintivo Rojo. Él mismo contaba el miedo que pasó antes de decidirse a lanzarse al agua en medio de aquellas enormes olas, aunque, una vez tomada la resolución, se despojó del chaquetón, tomó

carrerilla, y , sin tocar la regala para evitar volverse atrás, se lanzó al agua en elegante zambullida recordando sus tiempos de saltador de trampolín. También participó en agosto de 1947 en la 1ª edición de la hoy afamada Regata de San Ginés, patroneando una balandra de Aviación, la «A-2», compitiendo con dos elegantes balandros, a cuyo lado la balandra parecía un rechoncho tonel, pero imbuidos del espíritu olímpico de que «lo importante es participar» partieron del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, convencidos de que poco tenían que hacer, aunque, después de una tempestuosa y dura travesía y, posiblemente gracias a sus magníficos conocimientos de navegación, consiguieron llegar en primera posición.

Siempre se ha contado la anécdota de cómo, casi al final de su vida militar, y siendo Agregado Militar Naval y Aéreo en la Embajada de España en Santiago de Chile se encontraba en un rodeo, en Rancagua. Terminado éste hubo una entrega de premios, cuando por los altavoces se escuchó que uno de ellos iba a ser entregado por el Agregado de las Fuerzas Armadas Españolas. Se hallaba situado justo en las gradas opuestas a la tribuna, dio un salto limpio por encima de valla y atravesó corriendo el ruedo, lo que le valió una sonora ovación.

Falleció en Las Palmas de Gran Canaria el 22 de febrero de 1996, después de una larga enfermedad que afrontó con dignidad y valentía, haciendo gala de las virtudes que adornaron su vida.

Su primer destino de Alférez de Navío fue el minador «Tritón» en 1945, a los que siguieron innumerables destinos de mar y tierra, algunos de ellos fuera de las fronteras españolas. También estuvo embarcado en la Flotilla de Instrucción, en los buques «Marte», «Méndez Núñez» «Churruca» «Miguel de Cervantes» «Magallanes» «Vasco Núñez de Balboa». Así mismo, fue Comandante del patrullero «RR -28», del dragaminas «Tinto», de la corbeta «Descubierta», del DD.A/S «Roger de Lauria», y del DD. «Lepanto», de la 21 Escuadrilla de Destruyores y del Mando de Escoltas.

El 1 julio 1978 ascendió a Contralmirante y tuvo, entre otros, destinos como el de Director de Reclutamiento y Dotaciones o el de Jefe del Mando de Escoltas, para el que fue nombrado en diciembre de 1980. El 3 de febrero de 1982 le llegaría su ascenso a Vicealmirante.

Desempeñó mandos y destinos en tierra como fueron: Ayudantía Mayor del Cuartel de Instrucción en Cartagena, Tercera Sección de Estado Mayor del Departamento Marítimo de Cartagena y Jefe de Instrucción del C.I.M. de Cartagena. En su isla natal fue Ayudante Mayor del Arsenal de Las Palmas,

luego fue nombrado Comandante de Marina del Sahara Español, realizó el Curso de Mando Naval en Newport, U.S.A., fue Jefe de Armamento del Arsenal de La Carraca, Cádiz. Ya de Contralmirante fue enviado como Agregado Militar Naval y Aéreo a la Embajada de España en Chile, y nombrado Comandante General del Arsenal de El Ferrol, puesto que desempeñó entre el 4 de marzo de 1982 y el 11 de febrero de 1984.

Estaba en posesión de las siguientes Condecoraciones:

- Medalla de la Campaña 1936-1939
- Cruz Roja del Mérito Militar
- Cruz Roja de 1ª Clase del Mérito Naval
- Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo
- Cruz del Mérito Naval de 2ª Clase con distintivo blanco
- Cruz del Mérito Naval de 2ª Clase pensionada
- Distintivo de la Provincia del Sahara
- Orden de África en su grado de Comendador
- Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo
- Cruz del Mérito Naval de 1ª Clase con distintivo blanco
- Gran Cruz al Mérito de Carabineros de Chile
- Gran Estrella al Mérito Militar de Chile
- Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo
- Dos Grandes Cruces del Mérito Militar con Distintivo blanco.



Amancio Rodríguez Castaños

Vicealmirante

Fotos del Almirante Rodríguez Castaños del libro *Un almirante del siglo XXI* de J. C. Díaz Lorenzo.

Amancio Rodríguez Castaños

Vicealmirante.



Este Vicealmirante oriundo de la isla canaria de La Palma, que entregó 42 años de su vida al servicio activo de la Armada Española, es un canario que ha estado al mando del Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria, cometido que siempre recordó gratamente pues fue su primer destino en Canarias, y, más tarde, de Almirante-Jefe de la Zona Marítima de Canarias.

El Almirante – Jefe del Estado Mayor de la Armada, con motivo de su pase a la reserva al cumplir la edad reglamentaria, destacaba su «...*trayectoria profesional que supone un eslabón fundamental en la cadena que forma la Historia de la Armada y que servirá de ejemplo a la generaciones venideras*».

Nacido en Santa Cruz de La Palma el 5 de agosto de 1933, era hijo del palmero Amancio Rodríguez Martín y de la dama oriunda de Vitoria, Álava, Victoria Natividad Castaños Villarreal, y el primero de tres hermanos, Amancio Alberto y Pedro. Su padre, que de joven trabajó en la importante consignataria palmera «Casa Cabrera», y logra mas tarde constituir una pequeña agencia de aduanas, la «Agencia de Aduanas Rodríguez», que creció y se convirtió también en una de las mas prestigiosas de aquella isla, en la actualidad a cargo de sus hermanos, fue determinante en su vocación como marino, pues no sólo le transmitió la vinculación que, desde antiguo, su familia isleña tenía con la mar, sino que él mismo había querido ser marino de guerra, pero los avatares de su tiempo no le dieron la oportunidad para ello.

Tras realizar sus primeros estudios y los de bachillerato en la capital palmera, donde vivía muy cerca de la Alameda y del Barco de la Virgen, y aprovechar los veranos para viajar por toda España en campamentos del Frente de Juventudes, algo que le sirvió para completar su formación cultural, moral y humana, dejar un amplio reguero de amistades y, según él mismo ha reconocido, cimentar su vocación y espíritu militar, se traslada a Madrid con 16 años, a principios de septiembre de 1949, para cursar los últimos curso del bachillerato y preparar las difíciles oposiciones para ingresar en la Escuela Naval Militar, que defendió brillantemente en una convocatoria en la que para 30 plazas se presentaron mas de 500 opositores, tras lo que logra ingresar como aspirante en Marín el 1 de septiembre de 1953.

Tras aprobar los dos primeros cursos es nombrado guardiamarina y en junio de 1956 embarca por vez primera en la fragata «Magallanes», todo un preludio del viaje que años después realizaría, como comandante de un buque de la Armada Española, por aguas del estrecho que lleva el nombre de aquel ilustre navegante español.

Al finalizar un viaje de instrucción a bordo del Juan Sebastián Elcano por gran parte del continente americano, entre septiembre de 1956 y julio de 1957, es promovido a Alférez de Fragata y en agosto siguiente embarca en la 2ª flotilla de Dragaminas, entonces apostada en la base de Sóller, Mallorca, para asistir a un curso de rastreo de minas. Poco después, en octubre, realiza en la Escuela de Submarinos de Cartagena otro de reacción antisubmarina, y en noviembre embarca en el destructor «Ulloa» para un curso sobre seguridad interior. Al año siguiente, tras un período de varios meses en la Escuela Naval, embarca de nuevo, ahora en el destructor «Almirante Cervera». Al terminar sus estudios en agosto de 1958 es promovido al empleo de Alférez de Navío y destinado a la Tercera División de la Flota, a bordo del crucero «Galicia».

Es el momento que aprovecha, con los correspondientes permisos, para contraer matrimonio el 9 de enero de 1960 con la señorita Annemarie Fehst Brocke, en la localidad alemana de Iserlohn, Westfalia; fruto de este matrimonio serán cuatro hijos, Amancio, Rafael, Pedro y Carolina, que, en agosto de 1995, con motivo de su pase a la reserva, le regalan una placa en la que resaltan su orgullo de ver como su padre, peldaño a peldaño, ha culminado una brillante carrera profesional.

Al finalizar su destino en dragaminas «Nalón», con el que participa en unas maniobras conjuntas en la Base Naval de Alfeite, Portugal, en septiembre de 1962 asciende a Teniente de Navío y se le destina a la fragata «Martín

Alonso Pinzón». En enero de 1963 comienza una serie de cursos en la Escuela de Armas Submarinas Bustamante y luego en la Escuela de Armas Submarinas de Key West, U.S.A., trayectoria que, en 1964, se culminará con su nombramiento como profesor especialista en armas submarinas, función que compatibilizará a partir de 1965 con la de Oficial de Órdenes de la Flotilla afecta a la Escuela de Armas Submarinas, lo que le permitirá navegar en buques como «Almirante Ferrandiz», «Almirante Miranda», «Alcalá Galiano», el minador «Neptuno» ó el submarino «S-31». También en los siguientes años participará en operaciones conjuntas con la marina francesa, como la llevada a cabo en aguas de Toulon, o las denominadas ALCUDRA-68. En 1967, quién muchos años después resaltara que la aspiración máxima de un oficial de la Armada debe ser el mando de un buque, recibe el nombramiento de comandante del dragaminas «Ebro» y en 1970 vuelve a sus funciones académicas al ser destinado como instructor al Centro de Instrucción de Lucha Antisubmarina, así como a la Oficina de Valoración a Flote (OVAF).

Ascendido a Capitán de Corbeta en 1972 es destinado como segundo comandante de la fragata «Álava», con la que viaja a Canarias y costa Sahariana en misión de buque escolta del crucero «Canarias». Tras nuevos destinos en el adiestramiento de tripulaciones de buques como el portaaviones «Dédalo», el destructor «Marqués de la Ensenada» o el buque de desembarco «Velasco», en 1974 participa en las maniobras «MAR PALMA» y en las actividades del XII Salón Náutico Internacional de Barcelona. Su intensa actividad y su creciente prestigio permite que en mayo de ese año se le conceda la Cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco. La segunda se le concedería en 1978, a propuesta del comandante general de la flota, Almirante Juan Carlos Muñoz- Delgado Pintó, y la tercera en 1980 en consideración a sus méritos extraordinarios tras el viaje por Centro y Sur América como comandante de la corbeta «Descubierta». También se debe destacar que si el 24 de noviembre de 1978 S.M. el Rey le había concedido la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, en enero de 1994 le otorgará la Gran Cruz de esta Real y Militar Orden y, en agosto siguiente, la Encomienda.

Alumno de la XXX promoción de la Escuela de Guerra Naval entre octubre de 1975 y junio de 1976, realizando un viaje de fin de curso a Estados Unidos, para efectuar diversas visitas a instalaciones militares y civiles, tras recibir de manos de S.M. el Rey su despacho de diplomado en Guerra Naval, o sea en Estado Mayor, en octubre de 1976, se incorpora a su nuevo destino

de secretario del Estado Mayor de la Flota, embarcando en el portaaviones «Dédalo» en mayo de 1977 para intervenir en un ejercicio combinado hispano-francés denominado «ESCUADRAS 77». Tras nuevas maniobras y viajes, estará en los ejercicios «MAR CANARIAS», y en 1978 vuelve a participar en los actos del salón Náutico Internacional de Barcelona, embarcado en la fragata «Extremadura». Entre el 24 de enero y 26 de julio de ese mismo año desempeña el cargo de ayudante – secretario del comandante general de la Flota, Almirante Juan Carlos Muñoz - Delgado Pintó, y participa en diversas operaciones como los ejercicios MANDEX – 1, frente a Cartagena y en mayo los ejercicios ARMADA 78, o viajes a Canarias como en febrero, a bordo del destructor «Alcalá Galiano», donde el comandante de la Flota enarbola su insignia, con el Ministro de Defensa, General Gutiérrez Mellado, y el Jefe de Estado Mayor de la Armada, Almirante Luis Arévalo Pelluz, embarcados en la fragata «Cataluña», ó en abril siguiente cuando embarcan en el «Dédalo» en Las Palmas de Gran Canaria, para ponerse el Almirante Arévalo Pelluz al mando de una flotilla constituida con motivo del viaje a Canarias del Presidente del Gobierno Adolfo Suárez.

Posesionado del mando de la corbeta «Descubierta», uno de los buques mas modernos que entonces tenía la Flota, el 25 de octubre de 1979, parte desde Cartagena el 15 de enero siguiente, junto con la corbeta «Diana», en un viaje por Venezuela, Colombia, México, Ecuador, Chile, navega por los canales patagónicos y por el Estrecho de Magallanes, para luego continuar viaje por Argentina, Uruguay, Brasil y regresar a Cartagena, tras una visita al puerto de Santa Cruz de Tenerife, el 19 de abril, después de realizar 74 singladuras y navegar mas de 20.000 millas. En septiembre de 1980 asciende a Capitán de Fragata y es nombrado jefe de la OVAF.

En 1983 pasa a mandar el destructor «Alcalá Galiano» en aguas del Estrecho de Gibraltar, época en la que participa en numerosas operaciones y ejercicios e, incluso, colabora en el apresamiento del buque de bandera colombiana «Lady K», dedicado al tráfico de drogas, hasta que en mayo de 1985 es trasladado, como jefe de la Sección de Operaciones, al Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho.

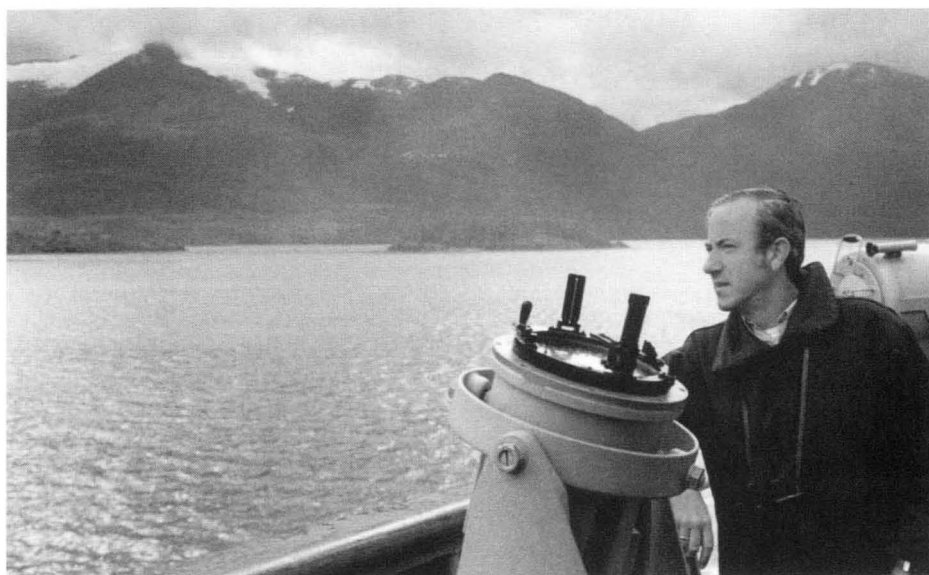
Su ascenso a Capitán de Navío se produce el 18 de noviembre de 1985, y, en febrero de 1986, es trasladado al Estado Mayor de la Armada en Madrid con el mismo puesto de Jefe de Operaciones. Participa en Lisboa en reuniones de Estados Mayores peninsulares y le es impuesta la Medalla Militar de Primera Clase de las Fuerzas Armadas portuguesas. El 20 de julio de 1987 se le destina

como Comandante del Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria, donde toma posesión el 29 siguiente ante el Comandante General de Canarias, Vicealmirante Jaime Inclán y Giraldo. Aquí se le concederá su quinta Cruz del Mérito Naval, recibirá la visita de SS.MM. los Reyes, y permanecerá en este destino hasta que, por decreto de 1 de junio de 1990, se le promueve al empleo de Contralmirante, con destino como Jefe de la División de Logística del Estado Mayor de la Armada en Madrid, del que pasa al de subdirector de Mantenimiento de la Dirección de Construcciones Navales Militares, que mandará después del 21 de mayo de 1993 al ascender a Vicealmirante.

Como tal, el 16 de noviembre de 1994, es nombrado Almirante – Jefe de la Zona Marítima de Canarias, puesto del que toma posesión, en un solemne acto castrense celebrado en el Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria, el 4 de enero de 1995, cumpliéndose así, como él mismo señaló en su discurso, algo que podría calificarse como auténtica fantasía «del pensamiento de aquel muchacho nacido en Santa Cruz de La Palma». Bajo su mando se entrega en Santa Cruz de Tenerife la bandera de combate a la fragata «Canarias», acto en el que hace de madrina Asunción Varela Pozo, esposa del presidente del Gobierno de Canarias Manuel Hermoso Rojas, y la del patrullero «Centinela», que fue ofrecida por el Cabildo Insular de La Palma, que presidía entonces Felipe Hernández Rodríguez, y hace de madrina Juana Zobeida Sánchez Martín. Antes de pasar a la situación de reserva el 4 de agosto de ese mismo año, al cumplir la edad reglamentaria, tiene la oportunidad de visitar de nuevo su isla natal para asistir en julio como invitado a las Fiestas Lustrales de la Bajada de la Virgen de Las Nieves.



SS.MM. los Reyes en su visita del año 1987 a la Base Naval de Las Palmas, con el Almirante Rodríguez Castaños que entonces era Jefe de la misma.



El Almirante Rodríguez Castaños en marzo de 1980 como comandante de la corbeta «Descubierta» navegando por los canales patagónicos.



José Ignacio González - Aller Hierro

Cotralmirante

José Ignacio González - Aller Hierro

Cotralmirante.



Distinguido miembro de una familia de ilustres marinos españoles, de los que varios han alcanzado en muy diversas épocas y en la actualidad el grado de Almirante, ocupando todos ellos altos puestos de responsabilidad, incluida la Jefatura del Cuarto Militar de S. M. el Rey, en el caso del Almirante Antonio González-Aller Suevos, nace en Las Palmas de Gran Canaria el 26 de marzo de 1935.

Tras cursar el bachillerato oposita y logra entrar con diecinueve años en la Escuela Naval Militar en Marín, Pontevedra, en 1954. Finalizados sus estudios, y tras preceptivos períodos embarcado y diferentes destinos en tierra, realiza los cursos de Especialista en Submarinos, así como de Artillería y Tiro Naval; completando su formación en submarinos en la Escuela de Submarinos de New London, en Estados Unidos. Embarcado en submarinos de la Armada Española, así como en diferentes patrulleros, destructores y cruceros, fue comandante del patrullero «Gaviota», del submarino «Cosme García», del destructor «Lángara» y del transporte de ataque «Castilla».

Tras realizar el curso de Diplomado en Guerra Naval, fue miembro del Estado Mayor del Grupo Aeronaval de la Flota, a bordo del portaaviones «Dédalo», y posteriormente Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo.

Si destacada ha sido su trayectoria como marino en el seno de la Armada Española, también lo viene siendo su labor en terrenos de la investigación de la historia y la cultura naval, en la que, desde hace años se ha consagrado como destacado historiador naval y relevante escritor con muchos libros publicados. Muy importante fue la labor que realizó tanto como Director del Museo Naval en Madrid, como desde sus responsabilidades como Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval entre los años 1991 y el año 2000. Se debe resaltar como logró reunir un importantísimo y amplio lote de documentación diversa sobre la Marina Española, con fechas extremas de 1700 a 1950, compilada en 58 volúmenes, que conforman la colección González-Aller. Toda esta labor de investigación, de estudio, de renovación e impulso del Museo Naval de Madrid, le fue reconocida el 22 de junio de 2001 con la concesión por el Consejo de Ministros de la Gran Cruz de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio.

Siguiendo la tradición de esta destacada familia de ilustres marinos españoles, un sobrino suyo, el Contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, es el actual Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval. Hoy, reconociéndosele su magisterio en estas materias, José Ignacio González-Aller Hierro pertenece como vocal al Patronato del Museo Naval. Galardonado con el *Premio Virgen del Carmen*, que otorga la Armada con el fin de fomentar el interés y la afición por la mar y los problemas navales, estimular las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, es autor de numerosos libros, entre los que se pueden mencionar no sólo los tres tomos del *Catálogo Guía del Museo Naval de Madrid*, sino *España en la mar*, *La Campaña de Trafalgar 1804 - 1805* (2 tomos y CD), *Modelos de Arsenal del Museo Naval*, *Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española* ó la *Batalla del mar Océano*.



Rafael de Morales Romero

Almirante

Rafael de Morales Romero

Almirante



Séptimo y último nieto del contralmirante D. Bartolomé de Morales Mendigutía por línea paterna y también último nieto del Coronel de Infantería D. Rafael Romero Castro, padre a su vez del insigne poeta Alonso (Romero) Quesada, Rafael de Morales Romero nació en Las Palmas de Gran Canaria el 15 de junio de 1936. Cursó sus estudios de bachillerato en el Colegio de San Ignacio de Loyola hasta 1953, año en que una oculta vocación, sin duda heredada de su abuelo paterno, surge y le impulsa a trasladarse al Colegio de Huérfanos de la Armada (CHA), en Madrid, para preparar la oposición a ingreso en la Escuela Naval Militar.

Tras un duro periodo de estudios en régimen de internado, en el que coincide con un muy destacado alumno, D. Juan Carlos de Borbón, futuro Rey de España, el 1 de septiembre de 1955 se presenta en Marín (Pontevedra) para ocupar la recién obtenida plaza de Aspirante de 1º de la promoción 360 del Cuerpo General de la Armada.

En la Escuela Naval Militar, el 16 de julio de 1956, festividad de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada, efectúa el Juramento a la Bandera y, en la misma fecha de 1960, recibe su Real Despacho como Alférez de Navío, junto con la Cruz del Mérito Naval por haber obtenido el puesto número uno de su promoción.

Curiosamente, su primer destino como oficial es el crucero «Canarias», buque en el que ya había estado embarcado como Alférez de Fragata, habilitado de Alférez de Navío, y en el que había viajado a la Argentina para asistir a la celebración del Sesquicentenario de la Independencia de dicha nación.

A lo largo de su dilatada vida militar, Rafael de Morales estuvo embarcado en submarinos, destructores y en el buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano».

Ejerció el mando de las siguientes unidades:

Lancha de desembarco «LSM-3», como Teniente de Navío.

Cazaminas «Guadalquivir», como Capitán de Corbeta.

Destructor «Gravina», como Capitán de Fragata.

Otros destinos de embarco fueron la Jefatura de Operaciones del Mando de Escoltas, en Ferrol, como Capitán de Corbeta y la Jefatura de Estado Mayor del Grupo Aeronaval de la Flota, en Rota, como Capitán de Fragata.

En tierra ocupó destinos en el Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando, Cádiz. Jefe del Gabinete en el Cuarto Militar de la Casa de S.M. El Rey; lo mismo en el Gabinete del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada; Jefe de Operaciones de dicho Estado Mayor. Formó parte del grupo que negoció y redactó los Acuerdos de Coordinación entre España y la OTAN, documentos que marcaron las líneas maestras de la colaboración militar entre ambas hasta que se produjo la integración plena de nuestra nación en la Alianza. Fue éste un destino en el que el Capitán de Navío de Morales acumuló valiosas experiencias que le serían muy útiles unos años después.

Para realizar una eficaz labor durante el desempeño de tan numerosos y variados destinos, Rafael de Morales tuvo que multiplicar y actualizar sus conocimientos realizando diversos cursos entre los que cabe destacar: el Curso de Especialización en Submarinos, en la Escuela de Submarinos de Cartagena; el Curso de Estudios Superiores Físico-Matemáticos, en el Observatorio de Marina de San Fernando (Cádiz); el Curso de Estado Mayor, en la Escuela de Guerra Naval de Madrid; el Curso del Colegio de Defensa de la OTAN (NADEFCOL) de Roma, y el Curso de Capacitación para el ascenso a Oficial General, en la Escuela de Guerra Naval de Madrid.

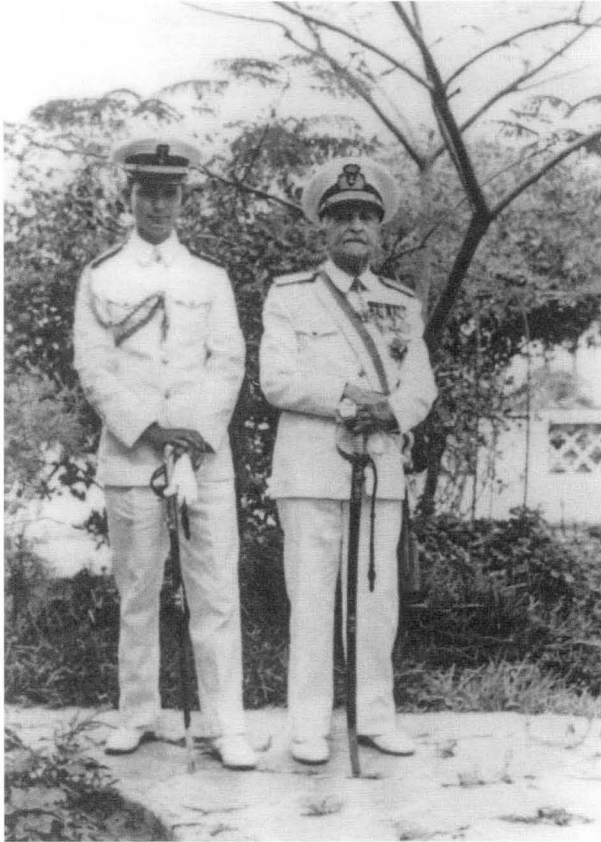
En 1991 es elegido para el ascenso a Contralmirante y nombrado Jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, con cabecera en El Ferrol, cargo que desempeña durante tres años hasta su ascenso a Vicealmirante. Se le nombra, entonces, Jefe del Arsenal de Cartagena, con altas responsabilidades logísticas, donde permanece diez meses.

En 1994 es nombrado Director de la Célula de Planeamiento de La Unión Europea Occidental (UEO), en Bruselas. Se trata de un destino cubierto rotativamente por generales o almirantes de los países miembros de dicho organismo, un destino de muy alto nivel desde el que Rafael de Morales, además de realizar una fructífera labor, fue un espectador privilegiado de la alta política europea. En ese destino se produce su ascenso a Almirante.

A su regreso a España se le destina como Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, con jurisdicción entre las desembocaduras de los ríos Bidasoa (frontera hispano-francesa) y Miño (frontera hispano-portuguesa). Se trata, sin duda, del destino de mayor responsabilidad desempeñado por Rafael de Morales a lo largo de su dilatada e intensa vida militar, merecido premio a 45 años de dedicación exclusiva a la Armada y a una intachable hoja de servicios.

Tras dos años en este destino, y al cumplir los 64 de edad, el Almirante de Morales cesa en el servicio activo y pasa a la situación de reserva.

De él puede decirse que, aunque nunca tuvo la oportunidad de desempeñar un destino en Las Palmas de Gran Canaria, su «patria chica», siempre la llevó en lo más hondo de su corazón y... jamás perdió el acento isleño.



El Almirante Don Rafael de Morales Romero,
de aspirante, junto a su abuelo el Contralmirante
Don Bartolomé de Morales Mendigutía.



Rafael Martín de la Escalera Mandillo

Vicealmirante

Rafael Martín de la Escalera Mandillo

Vicealmirante



Piloto naval y conocido historiador de la Aviación Naval, nació en Santa Cruz de Tenerife el 18 de febrero de 1946, en el seno de una distinguida y apreciada familia santacrucera. Tras cursar sus primeros estudios en su isla natal ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín en 1964, donde, superada su formación con varios períodos embarcado en prácticas, recibió el despacho de Alférez de Navío el 16 de julio de 1969 y embarcó en el Destructor «Almirante Valdés».

Dos años después comienza su formación, entre 1971 y 1972, como piloto naval, siendo destinado ese último año en Rota, Cádiz, como Teniente de Navío, a la Primera Escuadrilla de Helicópteros de la Armada, cuyo lema, curiosamente era el de *A todos enseñé a volar*, con misiones de entrenamiento, enlace y calibración, donde permanece hasta 1975, para luego pasar hasta 1977 a la Tercera Escuadrilla, con misiones de transporte, SAR, ataque, iluminador láser, guerra electrónica (EW), desplegada a bordo de los buques anfibios (grupo Delta) y patrulleros. Al terminar este período en helicópteros realizará, entre los años 1977 y 1978, el curso de Especialista en Artillería y Tiro Naval, lo que le permitirá posteriormente, en dos períodos diferentes, ser profesor de la Escuela de Tiro Naval «Janer», en San Fernando, Cádiz.

Casado con Isabel Hernández Cabrera, y padre de cuatro hijos, navega entre los años 1978 y 1980 en la fragata «Asturias», para pasar luego destinado

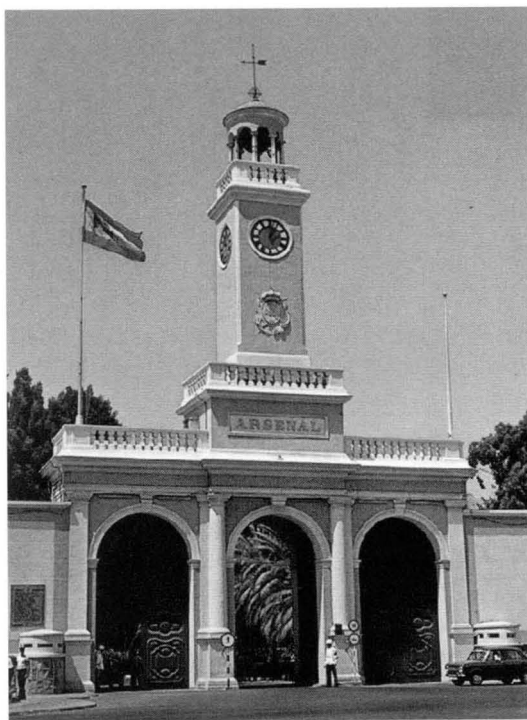
hasta 1982 al buque escuela «Juan Sebastián Elcano», en el que realiza viajes de instrucción y donde estuvo bajo el mando en 1981 del Capitán de Navío Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto. Finalizado este destino es nombrado comandante del patrullero «Barceló» desde 1982 hasta 1983, año en el que asciende a Capitán de Corbeta, grado con el que pasa destinado al destructor «Alcalá Galiano» hasta 1984.

A partir de ese año será destinado, teniendo en cuenta su condición de piloto naval, primero al portaaviones «Dédalo», hasta 1986, y luego, ascendido a Capitán de Fragata en 1989, tras mandar el cazaminas «Guadalete» y tener un destino en tierra, en el Arsenal de La Carraca, en San Fernando, Cádiz, al portaaviones «Príncipe de Asturias» entre los años 1992 y 1994, de donde sale destinado como Jefe de Estudios de la Escuela de Dotaciones Aeronavales. Su siguiente destino sería el de Comandante de la Primera Escuadrilla de Cazaminas. En 1996 asciende a Capitán de Navío y ocupa hasta 1998 la Jefatura de Apoyo Logístico, que volverá a ostentar entre los años 2000 y 2004, ascendiendo a Contralmirante por Real Decreto de 29 de Junio de 2001; ese mismo año se le concede, por Real Decreto de 7 de diciembre, la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Especial relevancia en su carrera tendrán destinos como el Comandante de la Flotilla de Aeronaves, que tiene bajo su mando entre los años 1998 y el 2000, y el de Almirante Jefe del Arsenal de Cartagena los años 2004 y 2005, tras ser ascendido a Vicealmirante por Real Decreto de 6 de septiembre de 2004. Finalizada esta etapa es nombrado Almirante Director de Mantenimiento en la Jefatura de Apoyo Logístico, área que conocía perfectamente por sus anteriores destinos, hasta que el 29 de junio de 2008 pasa a la situación de Reserva.

Su vocación como historiador naval y constante investigador en estos temas le hacen participar de continuo en conferencias y seminarios, impartir cursos, como las clases que da en 2008 en la Universidad Internacional del Mar, en Murcia, en el marco del curso *Historia de la aerostación: de la ilustración a la vuelta al mundo en globo*, la conferencia impartida en el Real Club Náutico de Tenerife sobre *La Aviación Naval desde 1917 hasta 2001*, en la inauguración de una exposición de mas de 220 fotografías basadas en motivos de la aviación naval, organizada por la Liga Naval Española, ó la que pronunció, en Las III Jornadas Marítimo – Navales, organizadas por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, entre los días 10 y 13 de noviembre de 2009, en el salón de actos de su sede institucional

en el histórico barrio de Vegueta, en Las Palmas de Gran Canaria, acerca de «la Aviación Naval Española entre 1917 y 1936».



Arsenal de Cartagena donde
Don Rafael Martín de la Escalera Mandillo
estuvo de Almirante Jefe durante los años 2004-2005.

GRADOS ARMADA ESPAÑOLA SIGLOS XVIII-XX

GRADOS, NORMA, FECHA Y REY

Real Orden 19.06.1705. Felipe V

Gobernador General del Mar Oceano
 Almirante General
 Almirante
 Capitán de Mar y Guerra
 Teniente de Mar y Guerra
 Subteniente
 Sargento
 Soldado

Real Cédula 21.02.1714. Felipe V

Almirante General del Mar
 Gobernador del Mar
 Teniente General del Mar
 Capitán General de Armada
 Almirante General de Armada
 Almirante Real de Armada
 Almirante de Armada
 Capitán de Mar y Guerra

Ordenanzas Militares de Marina 1739. Felipe V

Almirante General
 Vicealmirante ó Teniente General
 de Preferencia
 Teniente General
 Jefe de Escuadra
 Capitán de Navío
 Capitán de Fragata
 Capitán de Bombarda
 Capitán de Brulote
 Mayor General de la Armada y
 sus Ayudantes
 Teniente de Navío
 Teniente de Fragata
 Alférez de Navío
 Alférez de Fragata
 Alférez de Brulote

Siglo XIX

Almirante General de la Armada
Capitán General de Armada
Teniente General de Armada
Jefe de Escuadra
Brigadier
Capitán de Navío
Capitán de Fragata
Teniente de Navío
Teniente de Fragata
Alferez de Navío
Alferez de Fragata

Siglo XX

Almirante General de la Armada
Capitán General de Armada
Teniente General de Armada
Vicealmirante ó Jefe de Escuadra
Contralmirante ó Brigadier
Capitán de Navío
Capitán de Fragata
Teniente de Navío de 1ª Clase
Teniente de Navío
Teniente de Fragata
Alferez de Navío
Alferez de Fragata

OBRAS CONSULTADAS

ALZOLA, José Miguel. *De la Gallera al Foro. Eduardo Benítez González. 1850 – 1901*. Las Palmas de Gran Canaria, El Museo Canario, 2003.

ARMESTO Y GOYANES, José. *Diccionario histórico-geográfico-etimológico universal*. Madrid, 1789.

ARENCIBIA DE TORRES, Juan. *Militares Canarios Célebres*. Santa Cruz de Tenerife, 1990.

BLANCO NUÑEZ, José María. *La Hoja de Servicios de don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, Vicealmirante de la Armada*. Las Palmas de Gran Canaria, Anuario de Estudios Atlánticos, 2008. N° 54. pp. 197-225.

BORGES, Analola. *Don Domingo de Monteverde y otros criollos oriundos de Canarias en la revolución americana, 1813*. Madrid, «Anuario de Estudios Atlánticos», Patronato de la Casa de Colón, N° 13, 1967, pp.- 181-210.

CANARIOS.....*Canarios de Ayer y de Hoy*. Fichas biográficas de canarios célebres publicadas por Diario de Las Palmas en 1993.

CIORANESCU, Alejandro. *Diccionario Biográfico de Canarias-Americanos. Tomo IA-G*. Sta. Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Canarias, 1992.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *Canarias y la Armada Española. Santa Cruz de Tenerife, ACT Cabildo Insular, 1995. ISBN. 84-87340-49-0*.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *Amancio Rodríguez Castaños, un Almirante del siglo XX*. La Palma, Excmo. Cabildo Insular de La Palma, 1996.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos. *La Palma y el mar*. Presidencia del Gobierno de Canarias, 1993.

FERNÁNDEZ, David W. *Diccionario Biográfico Canario-Americano*. Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1989.

FERNÁNDEZ, David W. *Palmeros en América. Antonio Fernández Rojas*. 14 agosto 2007.

FERNÁNDEZ DE BETHENCOURT, Francisco. *Nobiliario de Canarias*. Facsímil en DVD de la edición de Juan Régulo Pérez, La Laguna, 1954.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo. *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de la Independencia*. Galland Books, 2008.

GARCÍA DEL VALLE Y GÓMEZ, Jesús. *Los navíos de la carrera de Filipina en el siglo XVIII*. En: «El Rincón de la Calidad y la Historia».

GONZÁLEZ CABRERA BUENO, José. *Navegación especulativa y práctica con la explicación de algunos instrumentos, que están en uso en los Navegantes, con las Reglas necesarias para su verdadero uso*. Manila, Convento Ntra. Sra. de Los Ángeles (Padres Franciscanos), 1734. Edición digitalizada en 1998 por la Fundación Histórica Tavera.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *Trafalgar: mito e historia*, en monográfico sobre Trafalgar, *Andalucía en la Historia*, Sevilla, nº. 9, Abril 2005, pp.20-25;

GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *Trafalgar y la marinería española en A.*

GUIMERÁ y V. PERALTA (coords.), *El equilibrio de los imperios. De Utrecht a Trafalgar*. Madrid, FEHM, 2005, tomo II, pp. 821-838;

IBÁÑEZ DE ÍBERO, Carlos. *Almirantes y Hombres de Mar*. Madrid, Cerón impresor. (ejemplar en biblioteca de El Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria).

LEÓN, Francisco M^a de. *Historia de las Islas Canarias 1776 – 1868*. Tenerife, Aula de Cultura, 1966.

LORENZO RODRÍGUEZ, Juan Bautista. *Noticias para la Historia de La Palma*, Santa Cruz de La Palma - La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1975

MARRERO HENNING, María del Pino. *El Colegio de San Agustín en la enseñanza secundaria de Gran Canaria (1844-1917)*. Las Palmas de Gran Canaria, UNELCO, 1997.

MARTÍN GALÁN, Fernando. *Las Palmas Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria, Fundación Puertos de Las Palmas, 2001.

MELÉNDEZ, Ernesto. *Gabinete de retratos de canarios ilustres*. Edición e introducción Carlos Gaviño de Franchy. Las Palmas de Gran Canaria, 1998.

MÉNDEZ NÚÑEZ Y LA...*Méndez Núñez y la Campaña del pacífico (1865-1866) en los fondos del Museo Naval*. Pontevedra, Diputación de Pontevedra, 1993. Catálogo de la Exposición.

MUÑOZ, Gabriel E. *Monteverde; cuatro años de historia patria 1812-1816*. Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1987.

PADRÓN ALBORNOZ, Juan Antonio. *El Almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla*. El Día. Santa Cruz de Tenerife, 30 octubre1977.

PAULA PAVÍA, Francisco de. *Galería Biográfica de Los Generales de Marina*. Madrid, 1873. Tomo I.

PERAZA DE AYALA VALLABRIGA, José. *Historia de la Casa de Monteverde (V): Rama segunda: Monteverde y Rivas*. Revista Historia, Universidad de La Laguna, nº 21, 1929, pp. 146-160.

PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos Biográficos de La Palma*, CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife, 1985.

PÉREZ VIDAL, José. *El Almirante Díaz Pimienta y la conquista de la isla de Santa Catalina*. Madrid, Anales de la Universidad de Madrid, 1932.

PÉREZ VIDAL, José. *El Almirante Díaz Pimienta*, Excmo. Cabildo Insular de La Palma, Madrid, 1982

PINTO Y DE LA ROSA, José María. *Apuntes para la Historia de las Antiguas Fortificaciones de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar Regional de Canarias, 1996.

PIÑERA RIVAS, Alvaro de. Capitán de Navío. *El Almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla y su vinculación a la Región Murciana*. Revista Murgetana. Real Academia Alfonso X el Sabio Murcia.
(Conferencia pronunciada el 16 de mayo de 1990 en el salón de Plenos del Ayuntamiento de Alhama de Murcia, con motivo del centenario del fallecimiento de Antequera en esta población).

ROMÉU PALAZUELOS, Enrique. *La Real Sociedad de Amigos del País de Tenerife*. Las Palmas de Gran Canaria, Colección Guagua, 1979, pp. 34-37.

RUIZ DE PADRÓN, Antonio José. *De las Cortes de Cádiz al Trienio Liberal*. Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea, 2005. Estudio crítico de Manuel Hernández González.

SANTA CRUZ, Xavier de. *Marinos canarios integrados en la Armada Real. Pruebas de ingreso de guardias marinas conservadas en el Archivo de la Armada en El Viso del Marqués (Ciudad Real)*. Anuario de Estudios Atlánticos, N° 46, 2000, pp. 491-527.

SANTA CRUZ, Xavier de. *Marinos canarios integrados en la Armada Real. Pruebas de ingreso de guardias marinas conservadas en el Archivo de la Armada en El Viso del Marqués (Ciudad Real)*. Anuario de Estudios Atlánticos, N° 47, 2001, pp.479-514.

VAN DE WALLE DE CERVELLÓN Y GUISLA, José A (1734-1811). *Noticias biográficas del general D. Francisco Díaz Pimienta*. Manuscrito. (Algunos documentos dan el apellido como Wandewwalle)

VIERA Y CLAVIJO, José de. *Constelación Canaria*. Santa Cruz de Tenerife, Gobierno de Canaria – Universidad de La Laguna, 1985.

VIERA Y CLAVIJO, José de. *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, Goya Ediciones, 1982.

WANGÜEMERT Y POGGIO, José. *El Almirante Don Francisco Díaz Pimienta y su época*.

Fondos Documentales y Hemerográficos:

Hojas de Servicios de los Almirantes. Archivo General de la Armada.

Prensa Española. ABC.

El Museo Canario.

Boletín Oficial del Estado. (BOE).

ANEXO

**III JORNADAS
MARÍTIMO-NAVALES**

10 - 13 Noviembre 2009





El Director de la Real Sociedad Económica, Francisco Marín Lloris en la inauguración de la exposición de maquetas y modelos navales, acompañado por el Jefe del Mando Naval de Canarias, Don Francisco Javier Franco Suanzes, el coordinador de la exposición Don Gonzalo Piernavieja, el Senador Don José Macías Santana, la Teniente de Alcalde Doña María Bernarda Barrios, el que fuera Director del Museo Naval de Canarias Don Manuel López-Amado Castrillón y el actual Director Capitán de Navío Don Diego Carlier Millán.



Don Gonzalo Piernavieja Domínguez en su presentación de la Exposición de maquetas y modelos navales acompañado por el Director de la Real Sociedad Económica, Francisco Marín Lloris, el Jefe del Mando Naval de Canarias, Don Francisco Javier Franco Suanzes, el Almirante Director del Instituto de Historia de Cultura y Naval Gonzalo Rodríguez González-Aller, el Senador Don José Macías Santana, la Teniente de Alcalde Doña María Bernarda Barrios, el que fuera Director del Museo Naval de Canarias Don Manuel López-Amado Castrillón y el actual Director Capitán de Navío Don Diego Carlier Millán.

Exposición de Maquetas Navales Civiles y Militares.

Por el Jefe del Mando Naval de Canarias, Excmo. Sr. Vicealmirante D. Francisco Javier Franco Suanzes, acompañado del Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Ilmo. Sr. D. Francisco Marín Lloris, Marqués de la Frontera, se procedió a inaugurar una exposición de maquetas navales civiles y militares, procedentes de la colección de D. Gonzalo Piernavieja Domínguez y de los fondos del Museo Naval de Canarias. El Sr. Piernavieja fue el encargado de ofrecer una charla explicativa sobre los contenidos de la exposición, que permaneció abierta al público durante todos los días de estas III Jornadas Marítimo – Navales, en los salones de la Real Sociedad Económica de Amigos del País.



El Capitán de Navío Don Tomás Mendizábal Barreiro-Meiro junto al Director de la Real Sociedad Económica, Don Francisco Marín Lloris , el Jefe del Mando Naval de Canarias, Don Francisco Javier Franco Suanzes, el Director del Instituto de Historia de Cultura y Naval Don Gonzalo Rodríguez González-Aller en la inauguración de las III Jornadas Marítimo-Navales.



El Capitán de Navío Don Tomás Mendizábal Barreiro-Meiro durante su conferencia inaugural de las III Jornadas Marítimo-Navales..

Conferencia: «El Museo Naval de San Fernando y el Panteón de Marineros Ilustres»

Capitán de Navío Tomás Mendizábal Barreiro-Meiro

La conferencia del Ilmo. Sr. Capitán de Navío D. Tomás Mendizábal Barreiro-Meiro, Director del Museo Naval de San Fernando, se centró básicamente en tres partes. La primera dedicada al Panteón de Marineros Ilustres. La segunda al Museo Naval de San Fernando, Cádiz. La tercera y última a la Asociación de Amigos de los Museos de Marina, siendo presentado en su intervención por el Ilmo. Sr. Capitán de Navío Director del Museo Naval de Canarias, D. Diego Carlier Millán.

En relación con el Panteón de Marineros Ilustres, un edificio de estilo neoclásico, construido en el siglo XVIII, ubicado dentro del recinto de la Población Militar de San Carlos, en San Fernando, Cádiz, en el que descansan los restos mortales de numerosos marineros españoles, que fue en un principio concebido como Iglesia de la Purísima Concepción, las obras de construcción comenzaron a finales del siglo XVIII por orden de Carlos III, y, por problemas económicos y políticos, no se finalizaron hasta mediados del siglo XX, el Capitán de Navío Mendizábal realizó algunas referencias a su historia y resaltó del exterior la sobria y monumental portada de estilo neoclásico y del interior el vestíbulo, de planta elíptica, y la iglesia, de tres naves y cúpula sobre el crucero, en cuyos tramos laterales se sitúan los distintos mausoleos de los marineros, entre los que está el del Vicealmirante oriundo de Canarias Juan Bautista Antequera y Bobadilla, como se pudo ver en la visita virtual al mismo que proyectó ilustrando esta intervención.

Las obras de construcción de esta Iglesia de la Purísima Concepción de la Población Militar de San Carlos comenzaron el 2 de julio de 1786, por orden y deseo de Carlos III de 1760, diseñada por Francisco Sabatini y dirigida primero por Vicente Imperial Digueri, y, posteriormente, por el Marqués de Ureña, aunque el acabado de las mismas no se concretó hasta bien entrado el siglo XX. La primera piedra la colocó el Capitán General del Departamento Luis de Córdova y Córdova, y al día siguiente, 3 de julio, comenzaron las obras a las órdenes del Capitán de Navío Vicente Imperial Digueri, el Teniente de Fragata y arquitecto Antonio Noriega de Bada y los alarifes Ramón Estrada y Antonio Barrionuevo. Al principio, los trabajos se hicieron con rapidez, pero poco después, por falta de dinero, se produjo una desaceleración de las obras. A finales de septiembre de 1789 fue relevado Vicente Imperial Digueri por el Marqués de Ureña, Gaspar de Molina y Saldívar. En 1794 se suspendieron las obras por falta de dinero, pero el 28 de abril de 1795 se reanudaron por Real Orden para que se finalizase la construcción del sagrario. En 1805, tras el desastre de Trafalgar se pararon las obras y se olvidó por completo el proyecto.

Las obras no se reanudaron hasta 1845, tras la apertura del Colegio Naval en la población. El 10 de octubre de 1850, una Real Orden estableció dotar a este edificio como Panteón. Entonces estaba dentro de lo que era el Colegio Naval y pretendía servir de referente de modelos de vida a los alumnos que aquí cursaban sus estudios. El 15 de noviembre de 1854 se concluyen las obras de los sepulcros de Jorge Juan, Juan José Navarro, Federico Gravina, Luis de Córdova y Córdova, Ignacio María de Álava, Cayetano Valdés y José Rodríguez de Arias. La solemne inauguración tuvo lugar a las 9 de la mañana del 17 de noviembre de 1854, fiesta onomástica de la reina Isabel II, aunque en esta inauguración carecía de techo, que se añadió en 1948.

La última fase de construcción se inició en 1943, de la que se encargó la Empresa Nacional Bazán, y en la que se cubrió por completo el recinto, y dándose por finalizadas en 1959. Desde entonces y hasta ahora el edificio ha dado cobijo a los restos mortales de *aquellos que llevaros por su alto concepto del honor o movidos por su abnegado sentido del deber, alcanzaron el reconocimiento y la gloria, ya fuera dando ejemplo de bizarría en el campo de batalla, cultivando las letras o desarrollando las ciencias*. Hoy día el Panteón de Marinos Ilustres forma parte de la Escuela de Suboficiales de la Armada y se ha convertido en lugar de cita inexcusable tanto para los

habitantes de San Fernando como para los turistas que visitan la ciudad, que encuentran entre sus muros retazos de la historia de España.

En relación con la historia del Museo Naval de San Fernando el Capitán de Navío Mendizábal expone como la concepción del mismo data de finales del siglo XVIII, cuando el Rey Carlos III decide trasladar el Departamento Marítimo de Cádiz a la Isla de León, hoy San Fernando. Con este fin se diseña la Población Militar de San Carlos, en honor al mencionado monarca, ubicada muy cerca del Arsenal de La Carraca. El espíritu ilustrado que predomina en aquellos momentos impulsa la creación de un Museo y de una Biblioteca en dicha Población Militar, como recursos en los que se sustente la formación de los Guardiamarinas. Con este fin, en 1792, el entonces Secretario de Estado y del despacho Universal de Marina, Antonio Valdés y Fernández Bazán, redacta un documento en el que se sustente la creación del mencionado museo.

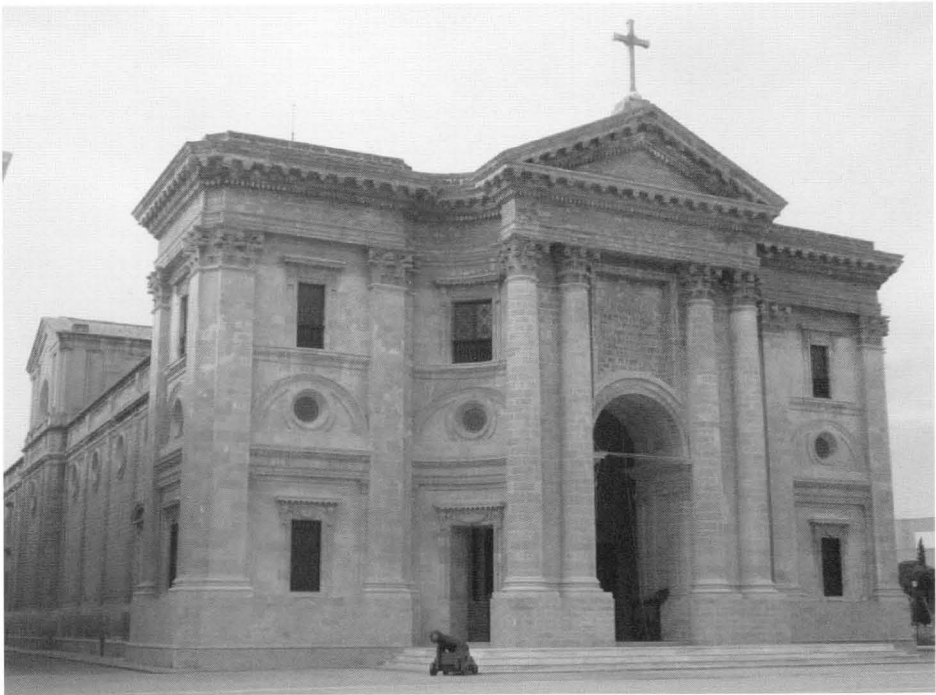
La sustitución de Valdés al frente de la Secretaría y los siguientes acontecimientos histórico-políticos que sacudieron a España en las primeras décadas del siglo XIX impidieron que el proyecto se realizara. Será ya en 1843, bajo el reinado de Isabel II cuando se inaugure el Museo Naval, pero con sede en Madrid.

Habrá que esperar hasta el 27 de marzo de 1992 para que el Museo Naval de San Fernando abriera sus puertas en el edificio de la Escuela de Suboficiales de la Armada, en el recinto de la Población Militar de San Carlos, ahora con la exhibición de fondos de interés cultural de la Armada que hacen referencia a su historia en el entorno de la Bahía de Cádiz y de los hechos que se impulsaron desde ahí. Estos fondos proceden en gran parte de las Dependencias de la Zona Marítima del Estrecho, del Museo Naval de Madrid, de colecciones particulares y también de la valiosa colección depositada en el Museo por la Asociación de Amigos de los Museos de Marina vinculada al propio Museo Naval de San Fernando, Museo que en la actualidad cuenta con un importante acuerdo de colaboración firmado con el Ayuntamiento de esta población gaditana, que colabora con el mismo y se encarga de su promoción turística, de su difusión entre escolares y de la organización de grupos de visita, así como ha participado en los estudios e iniciativas para el traslado del Museo al antiguo edificio de la Capitanía, en el mismo centro urbano de San Fernando. También el Museo en la actualidad colabora y participa en congresos, reuniones científicas, actividades culturales y de investigación con la Junta de Andalucía, con las universidades andaluzas y

con muchos investigadores e historiadores. Sus majestades los Reyes D. Juan Carlos I y Doña Sofía lo visitaron oficialmente el 6 de julio de 1994.

También realizó un recorrido por las diferentes salas y contenidos del Museo, apoyado en una amplia gama de ilustraciones, que iban desde el propio vestíbulo del Museo, donde se muestra la idea primigenia fundacional, donde aparecen los retratos del Rey Carlos III y D. Antonio Valdés y Fernández Bazán, ambos destacados impulsores de ideas ilustradas para la Armada. El recorrido descriptivo mostró la existencia de las salas de arqueología submarina, que en la actualidad tiene una destacada importancia, la dedicada a Trafalgar y la Guerra de la Independencia, junto a las asignadas a instrumentos de tiro del Polígono Janer, a la Marina del siglo XX, a la Infantería de Marina, al Arma Submarina y al Arma Aérea Naval, al buque escuela «Juan Sebastián Elcano» y sus viajes de instrucción por todo el mundo, la sala religiosa y de exvotos, donde se albergan objetos e imaginería procedentes de la Iglesia de San Francisco de la ciudad de San Fernando y de diversos buques, así como una importante colección de antiguos exvotos marinos. También destaca como parte del Museo el propio edificio que lo alberga, como las magníficas y amplias escaleras de caracol, la cúpula situada en su parte alta y la azulejería del siglo XVIII, traída de Delf, Holanda, cuna del gran pintor Vermeer.

Unas instalaciones y unos contenidos que merecen una visita y que cuentan con la inestimable colaboración de la Asociación de Amigos de los Museos de Marina, que con su trabajo constante y cotidiano procuran un apoyo imprescindible al funcionamiento y al desarrollo del Museo.



Panteón de Marinos Ilustres en la Población Militar de San Carlos, San Fernando, Cádiz.



Sede del Museo Naval de San Fernando en el edificio de la Escuela de Suboficiales de la Armada, en la Población Militar de San Carlos, San Fernando, Cádiz.



El presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Excmo. Sr. Don Javier Sánchez-Simón Muñoz, acompañado en la presidencia por el director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Ilmo. Sr. Don Francisco Marín Lloris, el Jefe del Mando Naval de Canarias, Excmo. Sr. Vicealmirante Don Francisco Javier Franco Suanzes, y el Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Excmo. Sr. Contralmirante Don Gonzalo Rodríguez González-Aller.

Conferencia: «Perspectivas del Puerto de La Luz»

Javier Sánchez-Simón Muñoz
Presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Excmo. Sr. D. Javier Sánchez-Simón Muñoz, en el segundo día de las III Jornadas Marítimo – Navales de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, pronunció una conferencia que tituló «Perspectivas del Puerto de La Luz», en la que abordó un minucioso, amplio, profundo y a la vez ameno análisis de las realidades actuales de los puertos que se incardinan en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, al tiempo que abordó el futuro que ya se espera de ellos, siendo presentado por el Ilmo. Sr. Capitán de Navío Director del Museo Naval de Canarias, D. Diego Carlier Millán.

En los prolegómenos de su intervención el Sr. Sánchez-Simón destacó como los puertos de Las Palmas son una pieza fundamental en el desarrollo económico y social de Canarias, con una incidencia de casi el 3% en el PIB y con una generación de empleo en la economía canaria que duplica la que se realiza en la actividad portuaria diaria, a la vez que señaló como la Autoridad Portuaria de Las Palmas está trabajando en mejorar estos importantes niveles de participación en la economía de los puertos con la contención del gasto, la búsqueda de la eficiencia, la eficacia y la calidad. Por ello, el nivel de inversiones en obras portuarias se debe adecuar a las necesidades y a las demandas concretas que se produzcan, de acuerdo a los planes de desarrollo y a la tendencia de los tráficos.

Sin duda, las inversiones se están realizando de acuerdo a criterios de necesidad, demanda y rentabilidad. En este sentido expuso como nos concentramos en las obras puramente marítimo-portuarias —principalmente de abrigo— dando entrada a las inversiones de la iniciativa privada para la creación de nuevas infraestructuras. «De esta manera estaremos cumpliendo con nuestro principal objetivo —el crear infraestructura portuaria— y generaremos más y nuevas inversiones, que respondan a la demanda específica de los tráficos».

También resaltó que la Responsabilidad Social Corporativa que desarrolla la Autoridad Portuaria en los Puertos de Las Palmas es una nueva visión de las relaciones de los recintos portuarios con sus entornos ciudadanos, por lo que se mostró convencido de que es posible el desarrollo sostenible y la mejora de la competitividad, atendiendo a las diferentes sensibilidades e integrando la actividad portuaria con un nuevo enfoque: el de crecer en colaboración y con objetivos comunes.

En un segundo momento pasó a referir como son tres los factores que convierten al Puerto de Las Palmas en el más importante del Atlántico Medio, su situación geográfica entre continentes, las excelentes conexiones aéreo-marítimas y sus infraestructuras portuarias de última generación con las tecnologías más avanzadas. El Puerto de Las Palmas combina el tráfico de importación y exportación con la prestación de todo tipo de servicios en la escala de los buques como su avituallamiento y reparación. Atiende igualmente los tráficos de pesca, buques portacontenedores, de pasaje y cruceros turísticos.

Es el primer centro distribuidor de mercancías para Canarias y uno de los más importantes de España. Está conectado con más de 380 puertos a través de numerosas líneas marítimas. El Puerto de Las Palmas es la gran estación de combustible del Atlántico, y primer puerto de España en Bunkering, donde operan las principales compañías petrolíferas y de suministro con la mayor oferta del mercado (gas oil, fuel-oil y lubricantes) con servicios rápidos, Marpol.

Por su infraestructura y la cercanía a los caladeros africanos, el Puerto de Las Palmas, es el primer puerto pesquero de la zona. Sus instalaciones frigoríficas a pie de muelle para pesca y productos hortofrutícolas superan los 175.000 metros cúbicos además de contar con parques especiales para contenedores frigoríficos.

Su *Punto de Inspección Fronterizo*, homologado por la Unión Europea para todo tipo de importaciones al territorio europeo, garantiza agilidad y seguridad en los controles de inspección y despacho de mercancías.

En el tráfico internacional de contenedores es el primero de África Occidental y del Atlántico Medio en manipulación de contenedores con más de 1.300.000 TEU anuales, situándose en cuarta posición en el ranking español de esta actividad y entre los setenta primeros del mundo en movimiento de contenedores.

Dispone de tres terminales de contenedores con una capacidad de 2.600 metros de línea de atraque y calados que van de los 11 a los 18 metros, con un rendimiento medio de entre 26 y 30 contenedores hora. Cuenta en sus terminales con grúas Panamax, Post Panamax y Super Post Panamax, tarifas especiales y forfait para contenedores en tránsito.

La dársena deportiva del Puerto de Las Palmas, es la mayor de Canarias lo que la convierte en la primera base náutica de la zona, con capacidad para más de 1.000 atraques, punto de encuentro de las principales competiciones y rallies transoceánicos, donde el usuario dispone de una amplia gama de servicios tanto para disfrute personal como de mantenimiento.

Puerto tradicional en la ruta de cruceros turísticos, el Puerto de Las Palmas, dispone de modernas instalaciones y servicios para la atención del pasaje y del buque. Puertos de Las Palmas forma parte de Cruises in the Atlantic Islands (Canarias, Madeira y Cabo Verde) con un volumen de más de un millón de pasajeros entre turistas y tráfico doméstico.

Por otro lado, el Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF) define para Canarias un espacio singular dentro de la Unión Europea que se sustenta en incentivos fiscales muy competitivos. Existen dos figuras importantes en el desarrollo económico del Puerto de Las Palmas, la Zona Franca y la Zona Especial Canaria (ZEC) con dos enclaves el Puerto de Las Palmas y Arinaga, con un régimen que permiten tributar a empresas a un tipo del 4% en Impuesto de Sociedades. Otro de los incentivos fiscales es la Reserva de Inversiones en Canarias (RIC) que permite hasta un 90% en la reducción de la base imponible de dicho impuesto. Exenciones en el pago del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados e IGIC (IVA) para bienes de inversión.

También se refirió a cuestiones de importancia en un puerto como son la calidad y la seguridad, señalando que el Puerto de Las Palmas ha desarrollado una serie de servicios, basados en la calidad y seguridad, para apoyar a los

buques que hacen escala o realizan operaciones en el mismo, teniéndose en cuenta que cada media hora entra o sale un buque del Puerto de Las Palmas, cuya operación es controlada por el Centro Coordinador de Servicios (CCS). Este Centro es pionero en España en su tipo y en él trabajan de forma conjunta la Sociedad de Salvamento Marítimo, Capitanía Marítima, Prácticos y Autoridad Portuaria.

El CCS es también el operador de VTS (Vessel Traffic Systems). Dispone de radares, radiogoniómetros y comunicaciones en toda la banda de frecuencia. Es centro emisor de su zona para el Navtex y dispone de varias estaciones meteorológicas que le permiten aportar información al respecto. Se completa con un circuito cerrado de televisión con 39 cámaras que abarca a todos los muelles, incluidos los puertos de Arrecife (Lanzarote) y Puerto del Rosario (Fuerteventura).

Así mismo, la bahía está bajo la permanente vigilancia de una lancha patrulla y de una embarcación de salvamento, y dispone de dos embarcaciones de limpieza y lucha contra la contaminación, así como de recogida de residuos de acuerdo a las normas internacionales Marpol. Las labores de salvamento y rescate están a cargo de la Sociedad Estatal de Salvamento, que tiene destacado un remolcador, una embarcación de intervención rápida y un helicóptero. El servicio total de asistencia se completa con una amplia flota de remolcadores, amarradores, policía portuaria y servicio contra incendios.

No dejó de hacer un recorrido por los puertos menores en Gran Canaria, también bajo la Autoridad Portuaria, como son los de Salinetas y Arinaga.

El Puerto de Salinetas es un muelle situado en la costa este de la isla, a unos pocos kilómetros al norte del aeropuerto internacional. Cuenta con 24.000 metros cuadrados de áreas operativas y manipula cerca de 1,2 millones de toneladas por año de combustible y otras cargas a granel, sólidas y líquidas. Mirando al futuro, se espera que el puerto se especialice en la recepción de productos combustibles para el consumo local de Gran Canaria.

El Puerto de Arinaga, en la costa sudeste, al sur del aeropuerto, fue construido para cumplir con los requisitos de transporte del polígono industrial de Arinaga, que se planificó como una de las áreas de producción de mayor tamaño de España, que también abarca una Zona Franca.

Como el puerto no ha alcanzado su máximo potencial operativo para el tráfico industrial, se ha creado un plan para convertirlo en una instalación que complemente las funciones portuarias de Las Palmas. En concreto, Arinaga se ha constituido para recibir una parte significativa del tráfico de

granel sólido y líquido de Las Palmas. También está prevista una terminal de ro-ro.

La jurisdicción de la Autoridad Portuaria de Las Palmas también se extiende al Puerto de Arrecife, el mayor puerto de la isla de Lanzarote, y al Puerto del Rosario, su homólogo en Fuerteventura.

El Puerto de Arrecife, en la costa este de Lanzarote, cuenta con una línea de atraque de 2.877 metros con un calado máximo de 14,0 metros. El área total del puerto es de 1.392.046 m²: cuadrados. Entre 1995 y 2007 prácticamente se dobló el tráfico del puerto a 1,693.000 toneladas, una tendencia establecida por el crecimiento económico de la isla, principalmente como consecuencia del turismo.

La instalación de manipulación de cargas más importante es la terminal de contenedores, la cual cuenta con 375 metros de muelles con calados de 9,0 a 10,0 metros y un área total de cerca de 30.000 metros cuadrados. La terminal está equipada con dos grúas pórtico y siete transtainers. Se registró un rendimiento de 59.460 teu en 2007. También dispone de un silo para cemento.

También se encuentran disponibles cuatro rampas fijas para conexiones ro-ro y ferry con las otras islas y con la España continental, lo cual genera un tráfico de pasajeros anual de cerca de 35.000 unidades. El tráfico de cruceros es otro punto fuerte del Puerto de Arrecife. En 2007 fue el puerto más ajetreado de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en este sector, ocupándose de más de 213.000 pasajeros de cruceros. Se dispone de un centro de visitantes para turistas.

No resulta sorprendente que el desarrollo actual y futuro del puerto se centre en el sector de los cruceros. Recientemente se ha construido un nuevo atraque de 325 metros de longitud y 14,0 metros de calado como parte del proyecto de 14,9 millones para ampliar la cara interna del Dique Muelle, el cual será prolongado posteriormente, para el año 2013, con un coste de 16,8 millones de euros.

El de Puerto del Rosario, por su parte, en la costa este de Fuerteventura, también ha experimentado un rápido crecimiento como resultado de la expansión económica de la isla y ha permitido que se manipulase más de 1.534.000 toneladas de carga en 2007.

Los contenedores y cruceros son los sectores de tráfico principal del puerto que ofrece 1.005 metros de muelle, con un calado máximo de 12,0 metros y 205.000 metros cuadrados de áreas operativas. Y es que Puerto del

Rosario cuenta con una terminal de contenedores con 200 metros de muelle y calados de 7,0 a 12,0 metros, equipados con una moderna grúa pórtico y más de 18.000 metros cuadrados de espacio disponible. El rendimiento en 2007 fue de 43.643 teu. Sus instalaciones para cargas están complementadas por dos silos de cemento.

Existen dos rampas fijas y una estación marítima para el tráfico ro-ro y de ferry con las otras islas del archipiélago. Cerca de 7.500 pasajeros utilizaron las líneas regulares en 2007. También existe un tráfico de cruceros significativo con más de 50.000 pasajeros anuales.

Los principales proyectos de desarrollo se han establecido para modificar el perfil de Puerto del Rosario de forma radical. El perfil del puerto se mejorará con la realización de un nuevo muelle para cruceros de 315 metros de longitud y 10,0 metros de calado (14,8 millones de euros) y con la segunda fase de ampliación del muelle comercial (24,3 millones de euros). Mirando al futuro, existen planes para crear un puerto deportivo para yates.

Antes de finalizar su intervención se refirió, como forma de aproximación al futuro, a como en su plan director actual, el Puerto de Las Palmas ha establecido sus objetivos y medidas para el desarrollo de sus instalaciones hasta el 2016.

Desplazamiento de tráfico que no son compatibles con la cercanía de la ciudad, tales como el tráfico de rodantes, los graneles sólidos y líquidos. Al tiempo que la creación de nuevas instalaciones en un punto al norte de las instalaciones actuales de Las Palmas y hacia mar abierto, desviando el centro de las actividades portuarias lejos de la ciudad. Este enfoque ha dirigido el proyecto Esfinge: la creación de una nueva dársena fuera de las obras de defensa existentes. También un nuevo dique de abrigo de 1.900 metros se está construyendo en paralelo con el Dique Reina Sofía, arrancando desde la Península del Nido, mientras que las tareas de relleno en la dársena de agua intermedia proporcionarán 360.000 metros cuadrados de nuevas áreas operativas con una línea de atraque de 1.450 metros y un calado de 5,0 metros. Estas nuevas instalaciones se utilizarán principalmente para la manipulación de cargas en general y para realizar una instalación ro-ro, además de remarcar la naturaleza multiuso de este desarrollo por su ubicación junto a la Zona Franca.

Además de la Dársena de la Esfinge, se llevarán a cabo otras iniciativas siguiendo el plan director para ampliar y actualizar algunos muelles y zonas para actividades logísticas. Y se construirá un contradique más corto, de 400

metros de longitud, en el lado interno de la entrada del puerto para una mayor protección.

Al finalizarse la intervención de D. Javier Sánchez-Simón Muñoz, se proyectó un hermoso documental sobre la historia del Puerto de La Luz desde el inicio de las obras hasta la actualidad.



El presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Excmo. Sr. Don Javier Sánchez-Simón Muñoz, impartió la segunda conferencia de las III Jornadas Navales en el salón de actos de la Real Sociedad Económica de Amigos del País.



El Almirante Don Rafael de Morales Romero y Don Nicolás Díaz-Saavedra de Morales hacen entrega del sable que perteneció a su abuelo el Contralmirante Don Bartolomé de Morales Mendigutía al Contralmirante Don Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, para el Museo Naval de Canarias.

Donación de fondos expositivos al Museo Naval de Canarias

En la tercera y última jornada de conferencias de estas III Jornadas Marítimo – Navales, tuvo lugar, en el mismo salón de actos de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, el acto de donación al Museo Naval de Canarias de un sable y un mantel de la Cámara de Oficiales del cañonero «Guantánamo», que pertenecieran al que fue primer Comandante de Marina de Las Palmas, el Contralmirante D. Bartolomé de Morales Mendigutía, -curiosamente este mantel fue utilizado como bandera blanca en negociaciones con la fuerzas navales de los Estados Unidos de América en Cuba en 1898-, que fueron entregados por sus descendientes el Excmo. Sr. D. Nicolás Díaz Saavedra de Morales y el Excmo. Sr. Almirante D. Rafael de Morales Romero, siendo recogidos por el Excmo. Sr. Contralmirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval y de los Museos Navales D. Gonzalo Rodríguez González-Aller, y firmado un documento de entrega ante el Ilmo. Sr. Capitán de Navío Director del Museo Naval de Canarias D. Diego Carlier Millán. Ambos objetos se expondrán en el Museo Naval de Canarias donde ya existen fotos del Contralmirante de Morales Mendigutía.

D. Nicolás Díaz Saavedra de Morales, en el marco de este acto de donación, pronunció una intervención que se recoge a continuación:



El Excmo. Sr. Don Nicolás Díaz-Saavedra de Morales, Director de Honor de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, durante su intervención.



El Vicealmirante Excmo. Sr. Rafael Martín de la Escalera Mandillo y el Almirante Excmo. Sr. Don Rafael de Morales Romero.

Historia de un mantel

Nicolás Díaz-Saavedra de Morales

Excmos. Sres., señoras y señores, Amigos del País:

Quiero empezar mis palabras agradeciendo a los Mandos de la Armada aquí presentes, lo que considero un amable homenaje a la memoria de nuestro abuelo el Contralmirante Bartolomé de Morales Mendigutía y digo nuestro porque aquí estamos mi hermana Candelaria, mi hermano José, nuestro primo hermano el Almirante Rafael de Morales Romero y yo. D. Bartolomé fue, en vida, un marino de cuerpo entero, luchó en dos guerras defendiendo a la Patria con arrojo y valentía por lo que recibió dos medallas al mérito naval con distintivo rojo y una del Ejército, también con distintivo rojo, lo que no deja de ser cosa curiosa que un marino sea condecorado por Infantería y lo fue por su coraje, porque luego de sabordar su cañonero «Guantánamo» se unió con sus marineros a la Infantería que defendía el puerto de Manzanillo del cerco de los insurrectos cubanos.... Y entro en materia:

Entre los retazos de las memorias inconclusas que a mi hermana Candelaria y a mí nos dictó nuestro abuelo, el Contralmirante D. Bartolomé de Morales y Mendigutía, fallecido aquí, en Las Palmas de Gran Canaria en Junio de 1961 cuando solo le faltaban 6 meses para cumplir los 100 años, aparece un relato con el título «Historia de un mantel». En él están insertados los párrafos a que me referiré después, porque antes tengo que explicar a los oyentes que en los alrededores del puerto de Manzanillo se libraron, en el mes de Junio de 1898, las únicas acciones navales de la campaña de Cuba, en

la que unidades de la Armada Española se enfrentaron a otras de la norteamericana. En cartas fechadas los días 13 de Julio y 14 de Agosto de dicho año, que a continuación resumiré, mi abuelo detalla los combates que se desarrollaron en aquella zona y dice: «El día 30 de Junio, a las tres y media de la tarde, se presentó en aguas de Manzanillo una flotilla norteamericana compuesta por los cañoneros «Hist», «Hornet» y «Wonpatuk». Desde que fueron avistados, decidimos zarpar con nuestros cañoneros «Delgado Parejo», «Estrella» y «Guantánamo», que era el que yo mandaba, para esperarles en línea de frente paralela a la costa, a unos 1.000 metros de distancia. Cuando el enemigo estuvo a unos 2.000 metros, nuestra capitana abrió fuego. A los pocos minutos el «Hornet» recibió un impacto que le seccionó la conducción del vapor y lo inmovilizó. El que lo seguía se le abarloó para remolcarlo. Presentaban un magnífico blanco y nosotros avanzamos enviándoles una lluvia de proyectiles, mientras el tercer barco enemigo sostenía la retirada. Mi barco recibió tres impactos que no causaron daños mayores ni heridos. Sin embargo la situación fue peor en el «Delgado Parejo» en el que hubo tres muertos. Al anochecer cesó la acción y regresamos a puerto.

Al día siguiente, a la misma hora, volvieron los norteamericanos con dos navíos de mayor tonelaje, el «Scorpion» y el «Osceola», estuvieron unos veinte y cinco minutos haciendo un fuego nutridísimo sobre nuestros barcos, el puerto y el caserío, donde hubo muertos y heridos. Los proyectiles caían alrededor de mi barquito en gran número. Nuestros tres cañoneros contestaron insistentemente al fuego enemigo y uno de los proyectiles desmontó un cañón a uno de los barcos atacantes. Poco tiempo después la flotilla enemiga se retiró.

Días después conocimos la destrucción de la flota del Almirante Cervera y la capitulación de Santiago de Cuba, cuya defensa había sido gloriosa. Tristemente consideramos que la guerra en la mar estaba perdida. Desde entonces esperábamos de un día a otro el ataque definitivo a Manzanillo. Yo estaba seguro de que lo harían con fuerzas muy superiores y propuse a nuestro jefe desartillar los pontones «María» y «Cuba española», que tenían artillería antigua y ametralladoras, para montarlas en tierra y nosotros marcharnos rumbo al puerto de Casilda con los tres cañoneros, o desartillarlos también, pero el Mando no aceptó las propuestas de desartillar y consultó la de irnos a Casilda al General de Marina quien, como de costumbre, dio la callada por respuesta. El 18 de Julio se presentó una escuadra de seis buques, compuesta por el crucero protegido «Newark», el «Hist», el «Osceola», el «Swanee» y el

«Alvarado», acompañados del transporte «Redute» que llevaba a bordo un batallón de «marines». Nos dieron tres horas de plazo para capitular en las mismas condiciones que Santiago de Cuba, lo cual fue rechazado. Rompieron fuego a las tres y media de la tarde y a las seis se retiraron, pero el «Newark» continuó el fuego durante toda la noche haciendo estragos en el caserío. En vista de la gravedad de la situación y de que el Estado Mayor no había respondido a nuestra solicitud de autorización para desartillar los buques y emplazar los cañones en tierra, al día siguiente y para evitar el hundimiento de nuestros barcos con la consiguiente pérdida de vidas, o que cayeran en manos del enemigo, decidimos sabordar a los cañoneros y pasar con la marinería a las trincheras que defendían el puerto, pues por tierra estábamos sitiados por fuerzas insurrectas al mando del General Rabí, calculadas en unos 3.000 hombres». Termino de describir la situación relatada en las referidas cartas y paso a contar la historia del mantel, según mi abuelo: «Por orden del Comandante de Marina nos alojamos en un almacén a orillas de la Mar, que era una dependencia del matadero municipal. Desde temprano yo, con mis marineros, me dirigí a una trinchera avanzada. Al día siguiente, a eso de la una de la madrugada vinieron a llamarme de parte del Comandante de Marina. Una vez ante él, me dijo que había recibido por cable una orden del Comandante General del Apostadero de La Habana, que estaba enterado de lo sucedido en Manzanillo y que decía, poco más o menos: «Haga llegar, por los medios a su alcance, al Jefe de la Flota norteamericana el adjunto despacho cifrado de su gobierno». Debe tenerse en cuenta que en aquellos tiempos la telegrafía sin hilos no existía y, por consiguiente, el propio Comandante de Marina tenía que llevar el despacho al buque que nos bombardeaba. Me llevó como intérprete, por mi dominio del idioma inglés. Se dispuso al efecto un bote de ocho remos y en él nos dirigimos al referido buque, que se encontraba a dos millas escasas. Llevábamos un farol en alto para evitar que el enemigo creyera que se trataba de una ñagaza. De pronto, a alguna distancia de nosotros pasó un cañonero que encendió las luces... Yo, gesticulando grité «¡Ahoy, ahoy...american ship!» pero, por toda respuesta, nos hicieron dos disparos de cañón de poco calibre, acto que fue imitado por el buque insignia desde donde se nos hicieron varios disparos más que, por suerte no dieron en el blanco. En vista de ello, el Comandante dijo y nunca mejor dicho... «apaga y vámonos», lo que efectuamos inmediatamente. Al llegar al muelle, el Comandante me ordenó que dejara el bote listo para volver a intentarlo al alborar el día. Serían las cuatro y media de la mañana cuando

comenzó a amanecer y ya estábamos a bordo del bote cuando el Comandante dijo: «Convendría una bandera blanca» y como yo tenía en el citado almacén una maleta en la cual guardaba el equipaje que saqué del barco entre el que se encontraba un mantel blanco de mi propiedad, que mi asistente había metido en ella, lo ofrecí con tal objeto. Se ató dicho mantel a un palo largo, que se colocó en la proa del bote, mientras que en la popa ondeaba la bandera de España. Así nos dirigimos de nuevo al buque insignia. El mismo cañonero nos salió el encuentro y enterado de nuestro objeto nos dio remolque hasta el «Newark». En un momento nos hallamos ante el Almirante Young, quien enterado por el megáfono de que nuestra misión era entregar el encargo del Comandante Militar de la plaza, nos recibió con cara placentera, expresión que cambió a preocupada al aclararle que se trataba de un telegrama cifrado de su propio gobierno. Enseguida se retiró a la cámara para descifrarlo. A poco reapareció diciéndonos, mientras nos tendía la mano: «Now all is over». Inmediatamente tocaron llamada general y una vez formada la tripulación el Almirante les enteró de que la guerra había terminado y que se había firmado la paz en París, noticia que fue recibida con gran alborozo, dándose gritos y ruidosos silbidos. Después de un rato de conversación regresamos a Manzanillo donde también la noticia fue recibida con júbilo, disponiéndose a continuación la retirada de las fuerzas del frente de la mar.

De esta manera terminó aquel episodio que yo consideré un milagro de la Providencia, pues de lo contrario, indudablemente, la plaza habría tenido que rendirse y nosotros hubiéramos sido prisioneros de guerra y como tales llevados a Estados Unidos. Como recuerdo de esa jornada guardé el citado mantel como una reliquia»

N.B.: Estas palabras las pronunció Nicolás Díaz-Saavedra de Morales, nieto mayor del Contraalmirante de Morales Mendigutía, luego de haber hecho entrega al representante del Museo Naval del sable de su abuelo que le tocó por herencia. Su primo, el también Almirante Rafael de Morales Romero, que era el nieto menor, hizo entrega del mantel blanco, con el mismo destino.

Intervención del

Contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller
Director del Instituto de Historia y Cultura Naval

Excelentísimas e Ilustrísimas Autoridades, Señoras y Señores.

Quiero agradecer la donación al Museo Naval de estos dos objetos que Don Nicolás Díaz Saavedra de Morales y su primo el Almirante Don Rafael de Morales Romero, nietos de Don Bartolomé de Morales y Mendigutía hacen a una Institución como es el Museo Naval.

Son dos objetos que por su valor material podrían caer en el olvido, pero realmente un sable y un mantel del cañonero Guantánamo, son piezas fundamentales que expresan el espíritu y el alma de de la Armada de finales del siglo XIX, de la Marina de Ultramar y en concreto de la Marina en la Isla de Cuba.

Don Bartolomé fue uno más de los Oficiales de Marina, que hicieron la historia del Apostadero de la Habana, no fue un personaje sobresaliente para el gran público, pero si lo fue para sus compañeros y para toda la corporación a la que sirvió y enalteció; por eso estos objetos que sus descendientes han guardado con tanto cariño y que ahora entregan a la Armada tienen para nosotros un gran valor emotivo y real.

El sable que representa el mando y la acción militar, y ese mantel del Cañonero Guantánamo, cuya bella y curiosa historia nos ha contado D. Nicolás. Cañonero que fue uno de últimos barcos basado en la provincia marítima de Santiago de Cuba, preludio del fin de nuestra presencia en la Isla y ocaso de la soberanía de España en América.

Por todo ello insisto en que estos objetos, si bien no tienen un gran valor material, si lo tienen para nosotros afectivo y me atrevo a calificarlos de un valor espiritual y humano incalculable.

Don Bartolomé, fue un Oficial de Marina, que guarda en su Hoja de Servicios, un sabor cubano en donde la Marina española, como de costumbre, escribió sus páginas más loables e ignoradas por nuestra Historia Naval. Navegó por entre los Cayos y manglares antillanos con sus fiebres malignas, que de hecho padeció, y donde tantos oficiales de Marina dejaron sus vidas en honor de la Patria lejana que tantas veces los olvidó, incluso fueron deshonrados por políticos incompetentes.

Es probable que en sus años de zozobra y tristeza llenasen sus momentos de descanso con la música de las contradanzas, vulgo habaneras, que todavía se cantan en España.

Trinidad de Cuba y Casilda, en el Sur de la isla antillana, fueron sus destinos en tierra; cuando volvió la insurrección cubana después de la Guerra Chiquita y tras la Paz de Zanjón; sirvió y combatió a bordo de numerosos buques de nombres entrañables para nosotros como: «Criollo», «Cuba española», «Cauto», que recuerda uno de los grandes ríos de la Isla; «Indio», «Sánchez-Barcaiztegui» (perdido a pocas millas del Morro de la Habana) y por último el Guantánamo, al final de la contienda hispano-americana.

También sirvió en Filipinas, a bordo del «Isla de Luzón», lo que demuestra su predisposición isleña y su afición a destinos en ultramar.

Como colofón a su carrera en ultramar, tomó parte en la repatriación a bordo del «Patriota» y «Martín Alonso Pinzón», tras el éxodo implacable con escala en Martinica, después de de ver arriada nuestra bandera, con todo el profundo dolor que supuso el ver la pérdida de la soberanía de una isla más de 400 años española.

Es de suponer que su lucha y trabajo en aguas ultramarinas lo llevasen como colofón de su vida naval a otros mares atlánticos como los que bañan las Islas Canarias y finalizase su carrera como 2º comandante de Santa Cruz de Tenerife primero y como Comandante de Marina de Las Palmas después, al inaugurarse esta Comandancia, siendo por ello el primer inquilino en la Plaza de la Feria y primera autoridad naval y de nuestra presencia naval en el Puerto de la Luz y de Las Palmas.

Para finalizar, sólo manifestaré, de nuevo nuestro agradecimiento a sus descendientes por esta donación que dará lustre y vida, por su valor sentimental, a nuestra Institución, que los recibe con alegría y custodiará como el tesoro más preciado.

*Conferencia: «La Aviación Naval Española.
1917 a 1939».*

Vicealmirante Rafael Martín de la Escalera Mandillo

La tercera y última de las conferencias programadas en las III Jornadas Marítimo Navales, de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, en colaboración con el Mando Naval de Canarias, estuvo a cargo del Excmo. Sr. Vicealmirante D. Rafael Martín de la Escalera Mandillo, oriundo de Santa Cruz de Tenerife, que versó sobre un tema en el que es uno de los mas destacados expertos españoles en la actualidad, la Aviación Naval Española, concretada en esta ocasión al periodo de 1917 a 1939. El conferenciante fue presentado por el Ilmo. Sr. Capitán de Navío Director del Museo Naval de Canarias D. Diego Carlier Millán.

En un primer momento de su alocución el conferenciante recordó la creación del «Servicio de Aerostación» en España el 24 de diciembre de 1884, un servicio que se potenciaría a partir de 1896 bajo el mando del Comandante Pedro Vives Vich; en este apartado mostró las fotos de los globos libres «Marte» y «Venus», así como de los globos-cometa «Coutelle» y «Conte».

De los primeros años del siglo XX, en relación con la historia de la Aviación Española y de sus servicios militares, destacó la figura de Leonardo Torres Quevedo, del «Dirigible Semidirigido» desarrollado entre 1905 y 1908, del dirigible «Astra-Torres», presentado en 1910, del «Poste de Amarre» para dirigibles, que desarrolló Torres Quevedo como auténtica novedad en 1911, o del buque campamento impulsado entre 1911 y 1913. Junto a estos

desarrollos tecnológicos destacó ya entonces el Capitán Kindelán, que junto con el Teniente Coronel Vives y el especialista en motores Joaquín Quesada Guisaola, formaron una comisión enviada por Europa para estudiar el modelo de dirigible mas adecuado para las necesidades del Ejército Español. En este apartado se proyectó la imagen del dirigible «España» de la Aeronáutica Militar y la del «Astra – Torres» de 1911, resaltando que las misiones de un dirigible integrado en una flota eran las de detección de buques, de submarinos en inmersión y la de minas.

Así mismo, el conferenciante pasó a considerar como en aquella temprana época para la Aviación Naval ya se estudiaban las posibilidades del buque de guerra como plataforma para aviones embarcados, ofreciendo el ejemplo del acorazado británico «Queen Elizabeth» que prestó servicios entre 1915 y 1945. Como antecedentes de la utilización del buque de guerra como plataforma aérea señaló la fecha del 14 de noviembre de 1910 cuando, desde el crucero «Birmingham», el piloto Ely intentó por vez primera en la historia despegar un avión desde la cubierta. Este mismo piloto aterriza y despegó posteriormente, el 18 de enero de 1911, desde el crucero «Pennsylvania». Pocos años después, el 30 de abril de 1915, se efectuaron los primeros lanzamientos de hidroaviones en la mar desde el portahidros «Campania». Paralelamente, en esos mismos años, se dio un gran desarrollo de los dirigibles, con clara ventaja de los zeppelines alemanes, que contaban con instalaciones en las costas.

Los inicios de la Aviación Militar en España pueden situarse claramente con la creación de la *Aviación Militar* el 2 de abril de 1910, que tuvo como primer jefe al Coronel de Ingenieros Pedro Vives Vich, aunque pronto, el 28 de febrero de 1913, se pasará a denominar *Aeronáutica Militar* con dos secciones diferenciadas, la de *Aviación Militar* y la de *Aerostación*.

La Aviación Naval se creó por Real Decreto de 13 de septiembre de 1917, siendo Ministro de Marina el Contralmirante Manuel de Flórez y Carrió, que al año siguiente nombra como «gestor» para organizarla al Capitán de Corbeta Pedro María Cardona y Prieto, que en noviembre de 1920 pasaría a ser nombrado primer Jefe de la Aviación Naval Española.

Los inicios de la Aviación Naval Española se sitúan así entre 1918 y 1920. Ese último año se adquieren los primeros aviones de ruedas, los «AVRO», los «Martinsyde» y «Parnall». Como avión de enseñanza básica se establecería el «AVRO 504-K» y como aviones de caza los «Martinsyde F-4» y «Martinsyde F-6». Ese año también llegan los primeros hidroaviones con

que contó la Aviación Naval, que fueron los «Flying Boat F-3», «Macchi – 18», «Saboia -13» y «Saboia-16», de los que el conferenciante ofreció imágenes de la época. En cuanto al material de aerostación se contó con dirigibles «O» y «SCA», a la vez que con globos libres.

En cuanto a los apostaderos de estas aeronaves, el Vicealmirante D. Rafael Martín de la Escalera, destacó como la primera Base Aeronaval estuvo situada en el puerto de Barcelona, en un primer período de instalación y desarrollo entre 1921 y 1924, aunque luego continuó creciendo hasta 1934. Al abrigo de esta importante instalación en 1930 en los Talleres Antúnez de la Ciudad Condal se fabricaron los hidros «Macchi – 18». También en el año 1920 se inició la construcción de la Base Aeronaval del Prat de Llobregat, para lo que incluso hubo que desecar algunos terrenos pantanosos que existían en la zona, y aunque su desarrollo fue mas lento evolucionó muchísimo y posteriormente paso a convertirse en aeropuerto civil, continuando en la actualidad.

De esos inicios también destacó la llegada en 1921 del primer portaaviones español, el «Dédalo»; un buque alemán de transporte que se modificó en su estructura para ser destinado a este servicio. En 1922 recoge el dirigible «SCA» y hace su primer viaje con hidroaviones. En cuanto a hitos señalados de esos primeros años el conferenciante destacó como en noviembre de 1920 ya se expropiaron los terrenos en San Javier, Murcia, en los que a partir de 1930 se activaría una Base Aeronaval, o el primer vuelo de un avión de ruedas de la Aviación Naval el 18 de mayo de 1921, la primera ascensión en globo libre el 7 de junio siguiente y, en noviembre de ese mismo año el primer vuelo de un hidroavión de la Aviación Naval Española, un modelo «Macchi-18». Así mismo resaltó la fecha del 20 de mayo de 1922 cuando tuvo lugar el primer ataque de un dirigible «SCR».

La Aviación Naval Española en estos años iniciales de su historia tuvo ya una presencia destacada en las cuatro campañas de Marruecos desarrolladas entre el 30 de julio y el 15 de noviembre de 1922 la primera, entre el 23 de agosto y el 22 de octubre de 1923 la segunda, entre el 1 de agosto y el 18 de noviembre de 1924 la tercera y entre el 8 de junio y el 1 de octubre de 1925 la cuarta y última. Si el primer accidente mortal en la Aviación Naval Española tuvo lugar el 20 de junio de 1923, en Mahón; Baleares, cuando cayó un «Macchi-18» en el que volaban el Teniente de Navío Vicente Cervera y Jiménez de Alfaro y el Contador de Navío Juan R. Suárez de Tangil, que perdieron la vida, la primera baja en acción de guerra aconteció el 20 de octubre de 1924,

en la tercera campaña de Marruecos, en la Playa de Tigrisas, al caer un «Saboia -16 bis» pilotado por el Alférez de Navío Jorge Vara Morlán.

En 1923 se adquirió para la Aviación Naval Española el avión torpedero «Blackburm Swift y Velox», en 1924, en la tercera campaña de Marruecos, se utilizó el hidro «Supermarine Bomber», y en 1925, en la cuarta campaña, el hidro «Macchi – 24». En 1929 la Aviación Naval incorporó los «Dornier Wall» y en marzo de ese año los hidroaviones «Saboia – 62».

Tras esto también recordó la importancia de los raids aéreos que se efectuaron en aquellos años, resaltando el del «Plus Ultra» en 1926, que tuvo en Gran Canaria uno de los puntos de escala más destacados de su ruta hasta Argentina.

El año de 1933 supuso el inicio de una etapa de renovación de la Aviación Naval Española, adquiriéndose nuevos modelos de aviones de enseñanza como el «E-30» y el «E-34», el «Hispano» y el avión «CASA III». En 1934 el ingeniero Juan de la Cierva aterriza y despega en el «Dédalo», con su autogiro, experiencia pionera en el mundo con este tipo de aparato. Ese año se difundieron los autogiros «C-30» y en 1935 aparecieron los nuevos aviones torpederos, los «Vickers Vildebeest» y se destaca la llegada del «Hawker Osprey MK-III», como hidroavión destinado a bordo de los cruceros «Canarias» y «Baleares». En 1936 se encargaron los hidroaviones «Potez» tipo 452, pero nunca llegaron. En el período 1936 a 1939, durante la Guerra Civil, los hidroaviones utilizados serían el «Fairchild-91», el «Heinkel HE 60» y «CANT Z 501».

En el transcurso de su conferencia el Vicealmirante Martín de la Escalera se refirió a un recordado suceso heroico de la Aviación Naval acaecido en Barcelona y a consecuencia del que perdió la vida el glorioso Teniente Durán, relacionado con el Teniente de Navío Antonio Núñez Rodríguez, padre de uno de los asistentes a estas III Jornadas Marítimos-Navales, D. Carlos Núñez Ladeveze, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, casado con la grancanaria directora de la importante Consignataria Cuyas y Presidenta de la Asociación de Mujeres Empresarias del Puerto de La Luz y de Las Palmas, Doña Caridad Cuyás Jorge, lo que llamó mucho la atención y se comentó posteriormente en la sala.

Como recogió la propia prensa de la época, en concreto el ABC del 22 de julio de 1926, *«al producirse en Barcelona, el accidente de aviación en que sucumbió el glorioso marino Sr. Durán, realizóse un acto de abnegación y de heroísmo insuperables.»*

El Teniente de navío D. Antonio Núñez Rodríguez, que volaba a gran altura tripulando el dirigible S-I, lanzóse denodadamente a salvar a su insigne compañero. No pensó en el peligro propio ante la idea de evitar la muerte de su camarada. Cayó junto a él, casi rozando las alas del aparato roto; logró separar el cuerpo de su amigo de los despojos del avión, que se hundía rápidamente en el mar; sostuvo en sus brazos al ensangrentado aviador, y merced a un soberano esfuerzo de voluntad, permaneció a flote, luchando con la fuerza de atracción del aeroplano al sumergirse, y dio tiempo a que llegase un bote, que recogió al agonizante Teniente Durán.

El intrépido tripulante del Plus Ultra seguramente hubiera sido salvado por el nobilísimo arrojo del Teniente de Navío Núñez, a no haber tenido la desgracia de recibir en el cráneo, con el volante del aparato, el golpe que le ocasionó la muerte».

El Teniente Núñez Rodríguez, caracterizado ya en su tiempo entre sus compañeros como «hombre de gran valor», llevaba entonces cuatro años en el servicio de la Aviación Naval y había participado de forma destacada en las operaciones de Alhucemas, o en la toma de Malmusi, en África, el año anterior, lo que le valió que le fuera concedida la Cruz de María Cristina. Por expreso deseo de la familia del Teniente Durán fue llamado para acompañar el cadáver en el viaje a bordo del «Alsedo» hasta Cádiz, junto con el Jefe de la Escuadrilla José Gómez Ceballos. El Teniente Juan Manuel Durán fue enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres, en San Fernando, Cádiz, y tiene rotulada con su nombres unas de las más importantes calles de Las Palmas de Gran Canaria.



El Teniente de Navío Antonio Núñez en foto publicada por ABC el 22 de julio de 1926.



El Excmo. Sr. Don Jerónimo Saavedra Acebedo, Alcalde de las Palmas de Gran Canaria, y el Excmo. Sr. Vicealmirante Don Francisco Javier Franco Suanzes, Jefe del Mando Naval de Canarias, inauguraron el monumento conmemorativo del antiguo Castillo de Santa Catalina.



El Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Ilmo. Sr. Don Francisco Marín Lloris, Marqués de la Frontera, en presencia del Excmo. Sr. Vicealmirante Don Francisco Javier Franco Suanzes, Jefe del Mando Naval de Canarias, entregó al Excmo. Sr. Almirante Don Rafael de Morales Romero una placa en recuerdo de todos los Almirantes oriundos de Canarias.

*Inauguración de un monumento en
recuerdo del Castillo de Santa Catalina
y homenaje a los Almirantes oriundos de Canarias.*

Como culminación de las III Jornadas Marítimo Navales el viernes 13 de noviembre de 2009 tuvo lugar en la Base Naval de Las Palmas la inauguración del monumento que recuerda que allí estuvo enclavado, hasta 1935, el Castillo de Santa Catalina, construido entre 1629 y 1640, dentro del plan de mejoras de la defensa de la ciudad ante los numerosos ataques navales que sufría en aquel tiempo, y que fue demolido para construirse el Muelle Frutero Nuestra Señora del Pino, promovido por los Exportadores Hortofrutícolas de la Provincia de Las Palmas, y sobre el que, después de 1942, se ubicó la Base Naval. El monumento fue descubierto por el Excmo. Sr. Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, D. Jerónimo Saavedra Acevedo, y por el Jefe del Mando Naval de Canarias, Excmo. Sr. Vicealmirante D. Francisco Javier Franco Suanzes.

A continuación tuvo lugar el acto militar en recuerdo y homenaje de los Almirantes Oriundos de Canarias, presidido por el Jefe del Mando Naval de Canarias, Excmo. Sr. Vicealmirante D. Francisco Javier Franco Suanzes, acompañado por el Excmo. Sr. Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, D. Jerónimo Saavedra Acevedo y por el Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Ilmo. Sr. D. Francisco Marín Lloris, Marqués de la Frontera, que entregó una placa en la que se recogen los nombres y fechas de los dieciséis Almirantes oriundos de Canarias entre el

siglo XVI y la actualidad, que fue recogida por el mas antiguo de los almirantes que estaban presentes, el Excmo. Sr. Almirante D. Rafael de Morales Romero. Este acto, tras una ofrenda floral, culminó con el desfile de la fuerza formada.

A continuación, en la terraza de la Residencia de Oficiales, el Excmo. Sr. Vicealmirante Jefe del Mando Naval de Canarias, acompañado del Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, dirigió unas palabras a los descendientes y familiares de los Almirantes homenajeados, entregándoles a cada uno de ellos un diploma que reproduce la placa entregada, que se conservará expuesta en el Museo Naval de Canarias.



Monumento conmemorativo del antiguo Castillo de Santa Catalina, en la Base Naval de Las Palmas, en las inmediaciones de donde se levantó la histórica fortaleza.



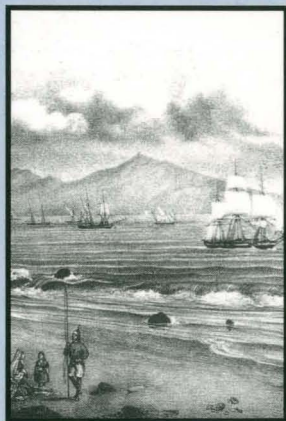
El Excmo. Sr. Don Jerónimo Saavedra Acebedo, Alcalde de las Palmas de Gran Canaria, el Excmo. Sr. Vicealmirante Don Francisco Javier Franco Suanzes, Jefe del Mando Naval de Canarias y el Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, Iltno. Sr. Don Francisco Marín Lloris, Marqués de la Frontera, en el momento de la ofrenda en recuerdo de los Almirantes fallecidos y de quienes dieron su vida por España.



Algunas de las autoridades civiles y militares asistentes al acto en la Base Naval.

Este libro se terminó de imprimir
el 9 de enero de 2010 día de la entrega
de la nueva Bandera de Combate del
Mando Naval de Canarias por el
Excmo. Sr. Presidente del
Gobierno de Canarias,
en acto celebrado en el
Muelle de Santa Catalina de
Las Palmas de Gran Canaria.

Ese devenir secular isleño de profunda vinculación no sólo a la mar en general, sino a una historia naval concreta y señera, se puede percibir y rastrear tanto en documentos y muchas otras fuentes útiles para la historiografía, como en el propio urbanismo, edificaciones civiles y militares, monumentos, e incluso tradiciones de las principales ciudades y de muy diversas poblaciones costeras del Archipiélago Canario, sin olvidar un destacado número de personalidades de su pasado que descollaron por su vinculación con la mar y con su historia naval.



Es indudable que todos ellos, desde su mas tierna infancia, recibieron el testimonio y el legado de amor, de reconocimiento y respeto a la mar y por todo lo que en su tierra habían significado muy diversos acontecimientos navales, a través de sus progenitores, de su círculo familiar, del entorno social del lugar donde crecían y se formaban. Esto marcaría ineludiblemente su carácter, su vocación y el espíritu emprendedor que les permitiría destacar co hombres de la mar, como marinos al servicio de España y de la Armada.

En esta idea se sustentó en buena medida el homenaje tributado a los Almirantes oriundos de Canarias ofrecido, al finalizar las III Jornadas Marítimo-Navales, por el Mando Naval de Canarias en la Base Naval de Las Palmas, en el que la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria hizo entrega de una placa con los nombres y fechas de todos ellos que hoy se conserva en el Museo Naval de Canarias.



Museo Naval de Canarias



FUNDACIÓN
PUERTOS DE LAS PALMAS