



Memòria

**José María Martínez-Hidalgo y Terán:
una vida dedicada al mar**

Enric García Domingo

Aquest any el Museu Marítim de Barcelona acaba un llarg cicle d'obres i reformes que culmina amb la finalització de l'oferta expositiva. El nou espai «Catalunya mar enllà» tanca l'exposició permanent del museu i un llarg període

de provisionalitat. Aquest pot ser un gran moment per obrir una finestra al passat i recuperar moments de la història de la institució i dels professionals que hi han passat en una nova secció denominada «Memòria».



Martínez-Hidalgo en una de las salas del Museu Marítim de Barcelona.
(Museu Marítim de Barcelona)

■ INTRODUCCIÓN

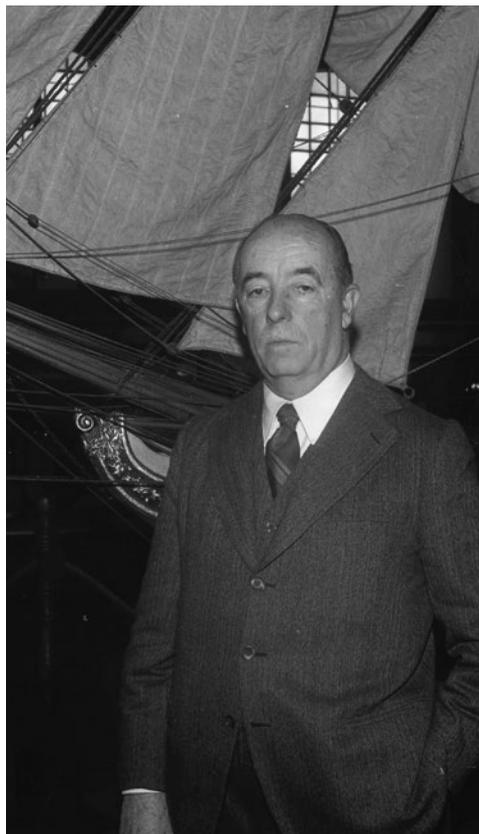
El primer trabajo que presentamos es, a la vez, una asignatura pendiente y, en cierto modo, una deuda. Es justo recordar –y explicar con sus luces y sus sombras– a quien ha sido uno de los directores más importantes de la institución, ya que la impulsó a la escena internacional, y que fue, plenamente, hijo de su época. Nos referimos a José María Martínez-Hidalgo, hombre de mar por encima de todo, que llegó a ser director del museo y escritor de forma accidental y accidentada. A través de su figura y su obra podemos entender mejor el contexto en el que el Museu Marítim de Barcelona, entre 1958 y 1983, vivió uno de sus mejores momentos.

En diciembre de 2013 se cumplieron cien años del nacimiento de un hombre polifacético cuyo recuerdo ha quedado algo olvidado con el paso de los años. Marino mercante y de guerra, hidrógrafo, historiador y divulgador, fue un hombre en cierto modo hecho a sí mismo. Asturiano de nacimiento, no es en absoluto una figura monolítica. En este artículo se presentan los datos fundamentales necesarios para comprender el personaje y su momento, para situarlo en su contexto y, sobre todo, para recordar, en todo su valor, su aportación a la historiografía marítima. En realidad, su nombre y su obra están indisolublemente ligados a la historia del Museu Marítim de Barcelona.

Esta breve reseña biográfica consta de tres partes: en la primera, se repasa su trayectoria vital y profesional¹. En la segunda, se comenta su obra científica y literaria. Finalmente, en un anexo, se recoge la bibliografía completa del autor.

■ PRIMERA PARTE: INFANCIA Y FORMACIÓN

José María Martínez-Hidalgo y Terán nació tierra adentro, en Sama de Langreo (Asturias), el 11 de diciembre de 1913. Se trataba entonces, como ahora, de una zona minera e industrial. Era hijo de Alejandro José Martínez-Hidalgo y Langa, y de Concepción Terán Cura. Su padre ejercía de médico y, tras pasar por varios destinos, entre ellos Lérida, se estableció en Barcelona.



El joven Martínez-Hidalgo escogió la vida del mar por pura vocación, pese a los deseos paternos de que abrazase la carrera médica. Solicitó ser admitido al examen de ingreso en la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona en mayo de 1930. Tenía entonces 16 años. Estudió en los cursos 1929-1930 y 1930-1931², y realizó sus viajes como agregado en el vapor *Cabo Espartel*, en el vapor SAC-6 y en la motonave *Cabo Quilates*. Obtuvo finalmente el título de piloto en 1934 y pasó a ocupar plaza de oficial en buques de la Sociedad Anónima Cros, los populares vapores SAC 2, SAC 4, SAC 5 y SAC 6.

Como otros aspirantes a marinos, mientras era estudiante había pasado todo el tiempo posible en los muelles y sentía una especial atracción por los veleros. Le quedaría siempre imborrable el recuerdo de uno de los más espectaculares de los que entonces podían verse en Barcelona, el bergantín goleta:

Sant Mus: con él [cuando fue desguazado] se fue la primera cofa a que subí y por fuera, por las arraigadas, porque a quienes, temerosos, lo hacían por dentro, por la boca de lobo, se le negaba patente para ser marino entre el grupo estudiantil devoto del muelle de Bosch y Alsina o de la dársena del Comercio.

Se sabe que en 1933 se embarcó en el motovelero *Cala Morlanda* (ex. *Clotilde*), un buque del que más tarde salvó, como recuerdo, su mascarón en forma de cabeza de león. También se sabe que tenía intención de embarcarse en el bergantín goleta *Safí*, pero afortunadamente desistió: «La visión de una rata de mirada triste y dulce a la vez escapando de él, amarrado al muelle del Rebaix, me salvó la vida cuando iba a embarcarme para un viaje del que nunca volví»³.

En cualquier caso, Martínez-Hidalgo adquirió un amplio conocimiento del mundo de la vela y de la marina comercial que le resultó fundamental para su posterior trabajo como investigador y escritor, y le enriqueció con una experiencia que marcó la diferencia frente a otros autores.

La guerra civil

Cuando estalló la guerra tenía 23 años y estaba en Barcelona. Consiguió salir de la ciudad, gracias a un amigo, embarcado en la motonave *Cabo Santo Tomé*, y llegó hasta Marsella, donde pudo desembarcar y pasar luego a Génova. Desde allí pudo llegar hasta Cádiz, en zona nacional. Todavía era piloto, y tan pronto como le fue posible (concretamente el 10 de diciembre de 1936) ingresó en la Reserva Naval con el grado de alférez de fragata⁴. Al estallar la guerra civil, la marina mercante tuvo que incorporarse al esfuerzo bélico en ambas zonas beligerantes. En zona nacional la Reserva se reorganizó y reguló a partir de diferentes decretos (11 de diciembre de 1936, 31 de enero de

1937 y 16 de agosto de 1937). La adscripción de los marinos a la Reserva era voluntaria; se puede calcular en no menos de 300 la cifra de oficiales de puente y máquinas que prestaron su servicio en la Armada nacional con categoría de oficial reservista, entre ellos Martínez-Hidalgo⁵. A los pocos días de ingresar en la Armada, se presentó como aspirante a un curso de piloto de aviación que debía realizarse en Tablada, pero las plazas quedaron cubiertas de inmediato; su nombre aparece en la lista de espera para el siguiente curso⁶. Parece que en esta ocasión sí pudo iniciar el curso, pero a los 15 días fue reclamado por la Armada.

Se conocen los destinos que ocupó durante la campaña y en los años posteriores, como puede verse en la tabla adjunta en la siguiente página.

Siendo comandante del *R-15* participó en el salvamento del vapor alemán *Boltenhof*. No se ha podido precisar la fecha exacta, pero debió de ser entre mediados de noviembre de 1937 y mediados de febrero de 1938. El *Boltenhof*, de 3.307 toneladas, del armador Blonten AG, colisionó con el vapor *Marklyn* en las costas de Melilla cuando ambos buques estaban ancorados con dos millas entre ellos. Los buques se abordaron pero no se perdieron, y el entonces alférez de fragata dirigió el salvamento de la tripulación del buque citado, por lo que recibió la felicitación de sus superiores y un regalo de agradecimiento por parte del armador⁷.

Poco después del final de la guerra, aprovechando la experiencia adquirida, Martínez-Hidalgo se presentó a los exámenes de capitán de la marina mercante, en la Escuela Oficial de Náutica de Cádiz, y los aprobó con fecha 11 de julio de 1939⁸. Obtuvo el título siendo alférez de navío.

Al servicio de la Armada (1939-1958)

Acabada la guerra, José María Martínez-Hidalgo decidió permanecer en la Armada, en la RNA, donde había pasado ya casi tanto tiempo de su vida profesional como en la marina mercante, y alcanzó el grado de teniente de navío en 1942.

En 1945 se incorporó al Instituto Hidrográfico de la Marina, uno de los destinos de mayor impacto de su carrera⁹. Fue instructor en la Escuela de Especialistas Hidrográficos,



hizo el curso de especialización en agujas giroscópicas –que le permitió actuar luego como compensador oficial– y estuvo embarcado en el buque hidrográfico *Malaespina*¹⁰. Realizó el levantamiento de cartas en las costas de Marruecos y en diversos puertos españoles. En ese buque coincidió con Juan Antón Socias, otro marino mercante que a causa de la guerra había tomado también la decisión de incorporarse a la Reserva Naval. Fueron vecinos durante los años que vivieron con sus respectivas familias en Cádiz, y coincidieron nuevamente en Barcelona, en la Comandancia de Marina¹¹.

Sin duda, durante ese periodo Martínez-Hidalgo llegó a conocer la zona del estrecho de Gibraltar con detalle, como luego demostró en su novela *Niebla en el Estrecho* (1951). También entonces cristalizó su interés y afición por la cartografía y por la historia de la navegación. Además de su trabajo en la Armada, también daba clases particulares, y en agosto de 1945, con sus amigos Juan Antón Socias y José María de Arana, estableció una academia náutica para preparar a capitanes, pilotos y alumnos de náutica, pero debido a la falta de alumnos, en febrero de 1946 decidieron clausurar el centro¹².

TABLA 1. HOJA DE SERVICIOS

Embarque	Destino	Inicio	Final
Patrullero <i>Huelva</i>	2.º comandante	01/12/1936	17/11/1937
Remolcador <i>R-15</i>	Comandante	17/11/1937	13/02/1938
Cañonero <i>Calvo Sotelo</i>	Oficial	17/02/1938	23/02/1939
Cañonero <i>Lauria</i>	Oficial	23/02/1939	11/03/1939
Cañonero <i>Calvo Sotelo</i>	Oficial	12/03/1939	23/05/1939
Destructor <i>Ceuta</i>	Oficial y 2.º comandante	23/05/1939	25/07/1939
Aljibe <i>Soldado I. M. Louis</i>	Comandante	22/05/1940	10/07/1940
Transporte <i>Contramaestre Casado</i>	Oficial y 2.º comandante	26/07/1940	02/02/1942
Destructor <i>Melilla</i>	Oficial	07/02/1942	26/07/1942
Buque hidrográfico <i>Malaespina</i>	Oficial	29/07/1942	04/08/1946

Elaboración del autor a partir de las fuentes referenciadas en la nota 1.

A la derecha, Martínez-Hidalgo uniformado, haciendo una entrevista para la revista *Rumbo*.
(Archivo del autor)



Con fecha 8 de agosto de 1946, todavía como teniente de navío, fue destinado al Depósito Hidrográfico de la Comandancia de Marina de Barcelona, que en aquel momento se denominaba oficialmente Jefatura del Sector Naval de Cataluña. Dado que sus locales habían sido destruidos durante la guerra, dicha Jefatura ocupaba unas oficinas en el número 4 de Via Laietana, donde permanecieron hasta la inauguración del nuevo edificio del Portal de la Paz en 1956. Martínez-Hidalgo volvía a estar asentado en la Ciudad Condal, donde se instaló definitivamente con su familia¹³. Ascendió a capitán de corbeta el 31 de agosto de 1954¹⁴.

Paralelamente a su trabajo en la administración marítima, en Barcelona había empezado a desarrollar su prolífica carrera de articulista (en el periódico *La Vanguardia* de Barcelona, por ejemplo)¹⁵, escritor y publicista naval en *Rumbo. Revista de la mar y de los barcos*. Se trataba esta de una publicación mensual cuyo primer número se publicó en octubre de 1948¹⁶. El director era Ángel Gamboa Sánchez-Barcáiztegui y el subdirector, Martínez-Hidalgo,

que había sido también socio fundador. La revista, de impecable factura, tenía la redacción y administración en Barcelona, en el número 201 de la calle Balmes.

Con motivo de la celebración del Congreso Eucarístico celebrado en Barcelona en 1952, Martínez-Hidalgo recibió uno de los destinos más singulares de entre los que puede tener un oficial de la Armada: el mando de la *Santa María*, una réplica de la nave de Colón construida en 1952 para la película *Alba de América*, de Juan de Orduña. El buque debía ser traído al puerto de Barcelona para los actos oficiales y nadie podía imaginar entonces que aquel puerto sería su hogar durante casi cuatro décadas. Martínez-Hidalgo fue nombrado comandante de la *Santa María* el 7 de mayo de 1952 y permaneció formalmente al mando del buque hasta el 23 de noviembre de 1957¹⁷.

Director del Museu Marítim de Barcelona (1958-1983)

El nombre de Martínez-Hidalgo está íntimamente ligado al Museu Marítim de Barcelona, del que fue director durante 25 años. Cuando él se hizo cargo, el museo tenía ya una trayectoria consolidada, pese a las distintas vicisitudes ocurridas a lo largo de su historia. Conviene recordar que el 20 de octubre de 1936 la Generalitat de Cataluña había creado en Barcelona el Museu Marítim de Catalunya, que nacía a partir del núcleo creado en 1929 en el Institut Nàutic de la Mediterrània. Para acogerlo había ocupado las Drassanes Reials (Reales Atarazanas). Con el final de la guerra civil y la disolución del gobierno autónomo catalán, el museo pasó a la Diputació de Barcelona, y fue rebautizado como Museu Marítim de Barcelona. Se inauguró oficialmente en enero de 1941¹⁸. Su director era Francisco Condeminas, que ya había ejercido este cargo entre 1929 y 1937. Cuando a causa de sus obligaciones en política municipal tuvo que dejar el cargo, en 1949, fue sustituido de forma interina por Enrique Cubas, quien se mantuvo en el cargo hasta su jubilación, en octubre de 1956. Tras un periodo de transición, Cubas fue sustituido interinamente con fecha 27 de noviembre de 1958 por Martínez-Hidalgo, a quien se reconoció como director con fecha 1 de diciembre de 1958¹⁹. Según sus propias palabras, «al recibir la



Una vista de la Sala Capmany, parte de la exposición permanente del museo en los años 60 y 70. (Museu Marítim de Barcelona)



propuesta de ocupar el puesto de director del Museo Marítimo de Barcelona, no lo dudé ni un minuto». Su mandato fue el que situó aquella institución entre una de las más importantes del mundo de su categoría²⁰.

Don José Martínez-Hidalgo, capitán de corbeta RNA desde 1954, se hizo cargo de un museo pequeño, sin demasiadas ambiciones y nacido en un momento de restricciones de todo tipo. Ante él se abría un mundo nuevo y gracias a su amplio conocimiento de la historia marítima, a sus contactos personales y profesionales y a la experiencia en el mando, pronto empezó a marcar unas directrices claras de lo que debía ser el nuevo museo. El 19 de julio de 1960 hizo llegar al presidente de la Diputación un proyecto de reconstrucción de las Drassanes Reials y ampliación del Museu Marítim, que iba acompañado por un estudio histórico-arqueológico de las Drassanes Reials. La propuesta trataba de poner en orden el edificio de propiedad municipal, compartido entre los fines museísticos y otras dependencias municipales utilizadas como almacenes. Los roces entre el personal del museo y las brigadas municipales eran constantes, y Martínez-Hidalgo aspiraba a ocupar las Drassanes en su totalidad para usos museísticos.

Lo consiguió, entre otras cosas, con una astuta y ambiciosa estrategia basada en el proyecto de construcción de la Galera Real, que combinó una propuesta expositiva –encaminada a conmemorar en 1971 el IV Centenario de la Batalla de Lepanto– con un hábil juego de influencias que le permitió conseguir apoyo y dinero para dar un impulso definitivo al museo. Los trabajos de restauración del edificio y la construcción de la réplica de la galera se efectuaron a un ritmo acelerado, ya que existía una fecha límite: el 7 de octubre de 1971, día en que se cumplían los 400 años del famoso combate naval. La inyección económica que recibió el museo fue importante, como también lo fue la campaña de difusión e imagen que se lanzó, como apariciones en la prensa e incluso en el NODO, el noticiario cinematográfico que se exhibía en todos los cines españoles. Desde un punto de vista puramente científico, los estudios encaminados a la construcción de la réplica se prolongaron durante cinco años. Se realizó un vaciado exhaustivo de archivos nacionales y extranjeros y se

consultó toda la información relativa a galeras existente en España, Francia e Italia –en Génova y Venecia principalmente–. En una fase posterior se inició la concepción de la réplica a partir de un medio casco y de un gran número de planos. Finalmente se inició la construcción de un modelo a escala 1:20, en la que se pusieron a prueba los conocimientos adquiridos. Naturalmente, el resultado final debe atribuirse a todo el equipo del museo.

Una vez finalizado el proyecto de la Galera Real, Martínez-Hidalgo continuó con el esfuerzo por situar el museo entre los primeros museos marítimos del mundo. No solo consiguió ocupar el resto del edificio que quedaba todavía en manos del Ayuntamiento, sino también constituir un patronato en el que estaban representados a partes iguales la Diputación y el Consistorio municipal. No consiguió, sin embargo, resolver los problemas endémicos del museo, causados por el frágil equilibrio entre unas colecciones propiedad de la Diputación de Barcelona –que se hizo cargo de ellas al ser abolida la Generalitat de Cataluña al final de la guerra– y un edificio de propiedad municipal, en cuya conservación el Consistorio ni invertía ni se implicaba²¹. En esa época se consiguió también el máximo grado de protección entonces posible para el conjunto arquitectónico, cuando las Drassanes Reials fueron declaradas Monumento Histórico-Artístico de Carácter Nacional por decreto del Consejo de Ministros de 5 de marzo de 1976²².

Es imposible resumir en pocas líneas el trabajo realizado por José María Martínez-Hidalgo al frente del museo durante esos años más allá de señalar los grandes hitos que, situados correctamente en su contexto, dan una idea de los logros y de las limitaciones de su gestión. Se puede citar, por ejemplo, la publicación del catálogo del museo en 1966 –con la aportación fundamental del conservador Fernando Sánchez Argüelles–²³, la participación del museo en el International Congress of Maritime Museums desde su creación en 1972 –fundamental para la proyección exterior del museo–²⁴, la presentación del Plan de ampliación y mejora de 1975²⁵, la proyección nacional e internacional que le dio al museo, etc. Pero también deben consignarse en el saldo negativo algunas cosas, como por ejemplo, el fallido intento de crear un instituto de alta cultura marítima. El museo no se apartaba entonces de lo que era la



El director del Museu Marítim de Barcelona recibe al presidente Tarradellas.
(Colección de la familia Martínez-Hidalgo)

corriente imperante en la museografía de la época: exhibición del mayor número de objetos sin más criterio que su interés histórico, falta de un hilo conductor con el discurso de la institución, acento excesivo sobre grandes personajes o hechos históricos, sin referencias a aspectos sociales, etc. Por otro lado, las estructuras orgánicas de los museos eran rígidas y poco participativas, y en el caso del Museu Marítim el carácter militar de su director todavía potenciaba más estos aspectos.

La última etapa de su mandato estuvo marcada, sin duda, por el cambio experimentado en la vida política española, con el final de la dictadura franquista en 1975. Las transformaciones afectaron a todos los ámbitos de la vida nacional y, naturalmente, también al Museu Marítim. Los cambios producidos en la Diputación de Barcelona anunciaban los nuevos tiempos, y Martínez-Hidalgo supo afrontar los retos planteados por la Transición, encarnados simbólicamente en Josep Tarradellas, que en octubre de 1977 había regresado a Cataluña como presidente de la Generalitat restaurada. Martínez-Hidalgo y el presidente Tarradellas conectaron bien personalmente. El director del museo fue siempre un buen conocedor de la realidad catalana y, sobre todo, un hombre respetuoso con el principio de autoridad; por ello no tuvo ningún problema para aceptar y ser aceptado en un periodo tan complejo, y mantener unas excelentes relaciones con las nuevas autoridades. Un buen ejemplo de ello puede ser cómo el uso del catalán se introdujo tímidamente en el museo, algo que no se producía en todos los ámbitos de la vida cultural sin resistencia por parte de los adictos al antiguo régimen.

El final de su papel como director vino marcado por la coincidencia del final de una época y su propia jubilación, de forma que las circunstancias naturales y su propia actuación permitieron una transición nada traumática. La jubilación llegó el 31 de diciembre de 1983, su último día como director del Museu Marítim de Barcelona. De forma paralela, alcanzó entonces el grado de capitán de fragata, el máximo que podía alcanzar un oficial de la Reserva Naval en la rama de Puente y Maniobra. Tras su marcha, su lugar fue ocupado por el hasta entonces conservador Laureano Carbonell, colaborador y amigo suyo durante años.



Jubilación, pero no retiro

Pese a la jubilación como director del museo, nada le impidió continuar con sus otras actividades investigadoras y literarias, a las que dedicó sus últimos años hasta que la salud le fue poniendo límites. De esa época son algunos de sus libros, como la guía *El Museo Marítimo de Barcelona* (Barcelona: Sílex Ediciones, 1984) o *La mar, los buques y el arte* (Barcelona: Sílex Ediciones, 1997).

Martínez-Hidalgo se mantuvo a distancia del nuevo museo, aunque siempre se puso a disposición de la nueva dirección. Sin embargo, desde el museo no se hizo ningún reconocimiento a su labor gestora ni al papel jugado por él en la preservación de la historia y cultura marítima catalanas²⁶. Fue considerado, en cierto modo, un pasado superado y enterrado. Solamente cuando en diciembre de 2004 el Museu Marítim de Barcelona organizó una exposición conmemorativa para celebrar los 75 años de su existencia –desde que en 1929 se crease la primera célula en la Escuela de Náutica de Barcelona–, la dirección invitó a Martínez-Hidalgo en un gesto de reconciliación que llegó tarde, pues el antiguo director se hallaba ya muy enfermo y no pudo asistir a los actos, aunque sí lo hizo su hija Josefina en su nombre. Finalmente, poco después, falleció en Castelldefels el 7 de febrero de 2005, a los 91 años.

■ SEGUNDA PARTE: LA OBRA

Una vez trazada su crónica vital y profesional, es necesario ahora focalizar su persona en algunos aspectos concretos de su trabajo, especialmente en los grandes proyectos que le dieron fama, relacionados con las naves de Colón y la Galera Real, su obra general como divulgador de la historia y la cultura marítima y, finalmente, su intervención en el campo de los deportes náuticos. Todos ellos tuvieron un impacto directo sobre el museo y su imagen externa.

Las naves de Colón

Ya hemos visto que la *Santa María* llegó a Barcelona en 1952 con motivo del Congreso Eucarístico. Esta nave había sido construida en los astilleros Lacomba de Valencia, por encargo del Instituto de Cultura Hispánica, como una réplica de la entonces considerada carabela *Santa María*, en 1951. Su objetivo era participar en la película *Alba de América*, dirigida por Juan de Orduña. El film fue uno de los más destacados del cine de la época, producido a instancias de las altas esferas del régimen²⁷. Por su origen cinematográfico, la carabela «sin duda, no tiene un acabado correcto, pero en sus líneas generales es exacta a la construida en 1927 para la Exposición Iberoamericana de Sevilla bajo la dirección y sujeción a los planos trazados por Don Julio Guillén»²⁸. Fue remolcada desde Cartagena a Barcelona, donde llegó el 7 de mayo de 1952²⁹.

Una vez acabados los actos del Congreso Eucarístico, el Museu Marítim de Barcelona pidió que le fuera cedida la embarcación con la idea de situarla en seco en la grada central o en el patio mayor, pero esa idea se desestimó y la nave permaneció a flote en el puerto. En 1957 fue cedida definitivamente por el Ministerio de Marina mediante un decreto de 11 de julio y quedó como extensión en el agua del museo³⁰. En esos años, esta embarcación constituyó el principal objeto de estudio por parte de Martínez-Hidalgo, un trabajo que desembocó en su libro *A bordo de la Santa María* (1961), redactado como encargo de la Diputación de Barcelona. Martínez-Hidalgo sostenía que la *Santa María* era una nao, y no una carabela, y en este sentido reformó la embarcación y la adaptó a su proyec-

to. Luego fue musealizada y durante décadas formó parte de la exposición del museo.

La historia de las teorías sobre esta nave y sus reconstrucciones y réplicas se remonta, por lo menos, a 1892. En aquella fecha Cesáreo Fernández Duro, con la colaboración de Rafael de Monleón, dirigió la construcción de una réplica con motivo del IV Centenario del Descubrimiento. Además del aspecto conmemorativo y divulgativo de su construcción, se trataba de una embarcación que iba a ser enviada a los Estados Unidos como regalo del gobierno y el pueblo de España y como contribución a la Columbus World Fair de Chicago. A esta réplica la siguió una propuesta de Enrico Alberto D'Albertis –también de 1892– en el Museo Marino de Pegli (Génova). Otro paso adelante fue la propuesta de Julio Guillén en 1927, que presentaba la embarcación también como carabela y que fue exhibida en la Exposición Iberoamericana de Sevilla. Finalmente, R. C. Anderson construyó una en 1930 para la Addison Gallery of American Art, de Andover (Massachusetts). Las reproducciones de Fernández Duro y de Guillén eran a tamaño natural, mientras que las otras dos eran modelos a escala.

Con estos antecedentes a la vista, Martínez-Hidalgo hizo su contribución, seguramente definitiva, primero en 1963-1964 y 1968, y después con acciones posteriores –más relacionadas con la construcción de réplicas que con la investigación propiamente dicha– en 1991-1992. La primera réplica fue destinada a la Feria Mundial de Nueva York, para ser trasladada posteriormente a Washington, San Luis y Miami. Con ese motivo, Martínez-Hidalgo se desplazó a Nueva York en mayo de 1964. En esta réplica –que fue destruida debido a un incendio– Martínez-Hidalgo tuvo la oportunidad de presentar desde el principio sus teorías sobre la *Santa María*. La segunda réplica, construida en 1968 por encargo de la Corporación Venezolana de Fomento, fue instalada en un estanque en el Parque del Este de Caracas³¹. La hipótesis de José María Martínez-Hidalgo se puede considerar como la definitiva, aún no superada³². En el Smithsonian Institute de Washington hay un modelo de la *Santa María* con la siguiente inscripción: «This model, based on the research by Cap. José M.^a Martínez-Hidalgo y Terán, Director of



La *Santa María* en los años del rodaje de la película
Alba de América frente a la costa alicantina.
(Museu Marítim de Barcelona)



the Museo Marítim de Barcelona, is regarded by many the most persuasive reconstruction of the various essays by experts». Durante el resto de su vida continuó interesado en el tema, y resultó ser una de las principales autoridades sobre la aventura colombina.

Lepanto y la galera Real de Juan de Austria

Otro de los grandes proyectos de Martínez-Hidalgo fue la construcción de una réplica de la galera capitana de la flota cristiana en Lepanto³³. El motivo era la celebración del cuarto centenario de dicha batalla, que iba a conmemorarse en 1971. La galera *Real* original había sido construida en el arsenal de Barcelona hacia 1568, y parecía una buena idea hacer una réplica a tamaño natural de la misma, en el mismo lugar donde se construyó el original. Con Juan de Austria a bordo, la galera dirigió la flota de la Santa Liga, que derrotó a la marina otomana el 7 de octubre de 1571 en Lepanto. Su reconstrucción evocaba pues un momento glorioso de la Corona Hispánica en el siglo *xvi*.

La idea de construir una galera a tamaño natural dentro de las Drassanes Reials no era, sin embargo, original. Ya antes de la guerra se había hablado de esa posibilidad. Entonces se proponía la galera *Sant Jordi*, construida por la Generalitat en 1621 exactamente en aquel mismo lugar³⁴. Una vez constituido el Museu Marítim de Catalunya en 1936 se retomó la idea: construir en la nave central de las Drassanes la galera, y en la misma grada otra réplica a tamaño natural, en esta ocasión de un bergantín redondo o un jabeque³⁵. Como se decía en una crónica de la época:

En los dos grandes barcos los visitantes podrán apreciar no solo los detalles técnicos de construcción sino todo lo que representaba la vida a bordo, pudiendo, si les place, sentirse uno de aquellos infelices condenados a galera cuya impresión ha de serle fácil sentándose en los bancos de los remeros y colocándose los tristes y trágicos grilletes con que se les sujetaba³⁶.

En todo caso, la marcha de la guerra hizo imposible progresar en dicha construcción³⁷. Cuando acabó la guerra todo cuanto hacía referencia al periodo anterior era tabú, y es posible que nunca se hiciera mención del viejo proyecto del Museu Marítim de Catalunya, como si nun-

ca hubiera existido, aunque sin duda la información estaba viva. Cuesta creer que Martínez-Hidalgo no supiera de aquel proyecto³⁸, y cuando, años después, hacia 1960, Martínez-Hidalgo propuso la idea de construir la réplica de una galera, la diferencia significativa fue que en lugar de la *Sant Jordi* de la Generalitat, se optó por la galera *Real*: otros tiempos y otra forma de entender la historia.

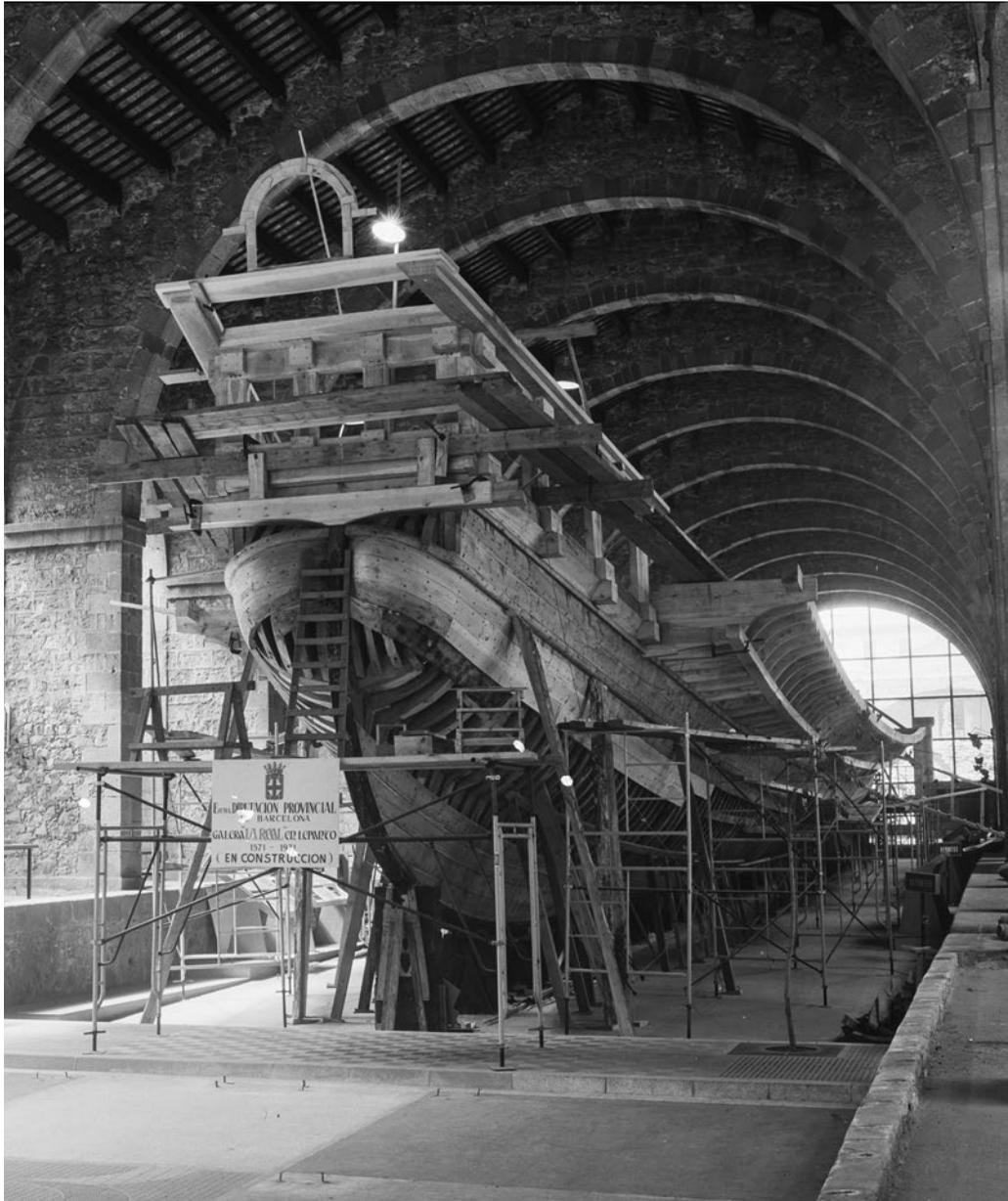
Como se ha dicho, después de años de investigación se puso en marcha la construcción de la réplica de la galera, realizada *in situ* por Astilleros Cardona, de Barcelona. Poco se puede añadir sobre el resultado final, bien conocido, y que todavía hoy es uno de los elementos más espectaculares del Museu Marítim de Barcelona. Desde el punto de vista científico, no deja de ser una hipótesis de cómo era una galera real del siglo *xvi*, una reconstrucción ideal, abierta a discusión y a crítica por parte de los especialistas, máxime cuando en los años transcurridos desde su construcción nuestros conocimientos sobre la materia han progresado significativamente.

Divulgador de la historia y la cultura marítima

Martínez-Hidalgo, un auténtico erudito, alcanzó una merecida fama como divulgador de los temas marítimos y publicó libros y artículos en distintos medios. Entre todos ellos voy a destacar los más significativos: en primer lugar, redactó el libro *Del remo a la vela* (1948), una síntesis de la historia de la navegación, en pocas páginas, pero con un estilo directo que atrapa al lector y ha hecho que sea libro de cabecera de un par de generaciones de aficionados al mar³⁹. Luego fue el director de un magnífico proyecto editorial de divulgación, la *Enciclopedia General del Mar*, cuyo resultado fue una pequeña obra maestra que todavía no ha sido superada o sustituida, pese a los muchos años transcurridos. La publicó Ediciones Garriga, de Barcelona. La primera edición, en seis volúmenes, salió a la venta en 1957, y posteriormente hubo otras dos ediciones⁴⁰. Otros trabajos de amplia difusión fueron los libros *El Museo Marítimo de Barcelona* (1984) y *La mar, los buques y el arte* (1997), publicados a título personal, al margen del museo y de la Diputación. Ambos tuvieron una gran difusión.



La galera *Real* en construcción.
(Museu Marítim de Barcelona)



Martínez-Hidalgo hace entrega del libro sobre las medallas del Salón Náutico de Barcelona al rey Don Juan Carlos. En la imagen también aparecen el presidente de la Generalitat Jordi Pujol y el alcalde de Barcelona Pasqual Maragall. (Colección de la familia Martínez-Hidalgo)



Un trabajo valioso que merece una mención especial es el *Vocabulario marítimo catalán-castellano y castellano-catalán*, una obra publicada por la Diputación de Barcelona en 1983 y realizada en colaboración con Laureano Carbonell y que fue el último trabajo realizado en el marco de su labor en el Museu Marítim de Barcelona. Probablemente ambos utilizaron un fichero de léxico marítimo iniciado por Emili Giralt Raventós por encargo del museo⁴¹. Giralt llegó a elaborar años antes un catálogo con más de 6.000 fichas denominado *Vocabulario marítimo de la lengua catalana*. A estos cimientos Martínez-Hidalgo y Carbonell añadieron una ingente cantidad de material procedente del *Glossaire Nautique* de Auguste Jal (1848) y de los diccionarios de Aguiló, Alcover-Moll y Pompeu Fabra, así como de los estudios de Joan Amades y Emerencià Roig. El diccionario fue reeditado en 1998 por Editorial Noray.

Martínez-Hidalgo tuvo también una fugaz experiencia literaria, con éxito moderado. A principios de los años 50 hizo dos incursiones en la literatura de ficción. En 1951 publicó *Niebla en el Estrecho*⁴² y en 1953, *Farruquita*, una obra que había participado en el Premio Ciudad de Barcelona de 1952⁴³. Después de estas novelas no volvió a cultivar la ficción.

Debido a su dominio del inglés –que le permitió actuar como intérprete en actos protocolarios o como enlace, por ejemplo, con los representantes de la VI Flota de la US Navy– también participó en traducciones (libros de Curry, Merrien, Elvström o Landström, por ejemplo) y revisiones técnicas de obras que pudieron consultarse en España con la precisión necesaria gracias a su intervención. Finalmente, hay un aspecto poco conocido pero muy interesante situado en su contexto. Su labor divulgativa no se limitó a la historia y la cultura marítima, sino que en sus escritos y conferencias, por lo menos desde los años 70, se ve aparecer a menudo un mensaje de preocupación por cuestiones medioambientales que le señalan como un pionero en alertar sobre los peligros que amenazan al mar, una preocupación que no consideraba incompatible con su especialidad, la historia marítima.

La marina deportiva

Respecto a la náutica deportiva, otra de las pasiones de Martínez-Hidalgo, hay que considerar varios aspectos. Por un lado, su trabajo como historiador o como divulgador, que dio frutos en libros como *Los deportes náuticos en Cataluña, 1821-1936: más de un siglo de remo, vela y motor* (1978) o *Guía del navegante* (1981). Por el otro, su implicación en las actividades de clubes y embarcaciones (Comité Internacional de Cruceros del Mediterráneo, Federación Española de Clubs Náuticos...). Vinculado al Real Club Náutico de Barcelona, asistió en París a la reunión de la Unión Internacional de Cruceros, donde se creó la Clase IV y tradujo el reglamento de regatas de la IYRU. Como capitán de yate navegó sobre todo en crucero, entre ellos en algunos de los más espectaculares de la flota barcelonesa, como por ejemplo el *Orión*, el *Altair* o el *Rosalind*⁴⁴. En otro orden de cosas, fue socio y presidente de la empresa LIVEMAR (La Industrial Velera Marsal), a la que llegó de la mano de Miguel Sans Mora, industrial del sector textil y armador.

También jugó un papel importante en los inicios del Salón Náutico⁴⁵. Fue uno de los miembros fundadores y vocal en el I Salón Náutico de Barcelona en 1963. Además, fue el encargado de seleccionar el tema de la medalla



Martínez-Hidalgo con el almirante Pedro Antúnez saludan a los primeros navegantes de la «Operación Optimist». (Colección de la familia Martínez-Hidalgo)

conmemorativa del salón. Sobre este asunto redactó un libro, *Las medallas del Salón Náutico*, publicado en Barcelona en 1983 pero con una circulación limitada. En 1991 publicó otro libro, *El Salón Náutico y sus medallas*, en el que elabora una historia de cada una de las medallas y de los barcos que se representaban en ellas. En este sentido, cabe destacar la presencia constante del Museu Marítim en el salón, en forma de exposiciones o de cualquier otro modo; las propuestas del museo despertaban interés en los visitantes y aportaban un elemento cultural a una feria comercial.

Precisamente en relación con los reiterados intentos de popularizar la vela deportiva, un momento clave fue la denominada «Operación Optimist», a caballo entre 1966 y 1967, en la que intervinieron importantes personalidades vinculadas a los deportes náuticos en España, y especialmente en Cataluña⁴⁶. Como no había licencias de importación de Dinamarca, el primer Optimist español fue construido a partir de dos ejemplares comprados en Holanda que fueron copiados en los Astilleros Cardona de Barcelona⁴⁷.

Otra de las acciones derivadas de su estrecha relación con la marina deportiva fue la relación que estableció con Arenys de Mar por lo menos desde 1951. Participó activamente de la vida del Club Nàutic d'Arenys de Mar desde su creación. Entró en la Junta en 1967 bajo la presidencia de Jacinto Ballesté y en 1988 fue nombrado socio de honor. Se ocupó, por ejemplo, de la denominación náutica de los distintos espacios del club (Portalón, Toldilla, Combés...) y, además de practicar las actividades deportivas, fue activo jugador de dominó y contribuyó a la difusión de la cultura náutica con la donación de su biblioteca privada, formada por unos mil libros y revistas.

Finalmente, Martínez-Hidalgo fue socio fundador, socio de honor y vicepresidente del Centro de Recuperación e Investigaciones Subacuáticas (CRIS) y apoyó sus actividades en diferentes sentidos. Por ejemplo, las clases teóricas se realizaban en el Museu Marítim de Barcelona y el museo también acogió algunos de los materiales arqueológicos recuperados por los pioneros del submarinismo. Sin embargo, por lo que sabemos, nunca se sumergió ni practicó directamente ninguna actividad subacuática.



Por su labor en la promoción de los deportes náuticos fue reconocido por la Generalitat de Catalunya en 1989 con el título de Forjador del Deporte Catalán, y también fue declarado socio de honor del Real Club Náutico de Barcelona y de los clubes de Arenys de Mar, Mataró y Tarragona.

■ CONCLUSIONES

José Martínez-Hidalgo fue un hombre en lucha constante por romper las barreras de clase en distintos frentes. En primer lugar, en la Armada, una institución rígida en la que los apellidos y los antepasados todavía pesaban mucho en los años 40 y 50. En segundo lugar, en el mundo académico; sin ser propiamente un historiador ni tener formación en esta disciplina, consiguió hacerse con un

prestigio nada desdeñable. Y en tercer lugar, en el mundo de la náutica deportiva, cuando todavía eran solo las clases pudientes las que tenían acceso a la vela y la puerta abierta en los clubes más exclusivos.

Pese a su historial como marino de guerra y su participación durante la guerra civil en el bando sublevado, y pese a que por carácter era una persona conservadora y tradicional, no desarrolló ninguna actividad política ni se implicó en el régimen franquista más allá de lo que correspondía a las circunstancias, pese a que mantuvo excelentes relaciones con altos cargos de la administración, como por ejemplo con Juan Antonio Samarach. Sin duda, esta distancia de lo político facilitó las relaciones con las nuevas autoridades cuando llegó la democracia, y en la Diputación de Barcelona soplaron nuevos aires. También sus relaciones con la Generalitat de Cataluña fueron excelentes, y no se le consideró persona marcada por su pasado.

En cuanto a su legado, la época de Martínez-Hidalgo resultó de gran valor para el museo, ya que lo situó entre los grandes museos de la ciudad y del país. Tenía, naturalmente, todas las limitaciones de su época, tanto desde el punto de vista museográfico como desde el punto de vista ideológico. Como ha sucedido en otros momentos en la historia de la institución, con su marcha el museo fue *replantado* hasta eliminar prácticamente toda su huella, a excepción de la galera *Real*, que, en todo caso, durante años, ha sido cuestionada hasta llegar a plantearse en diversos momentos su eliminación.

Esta breve biografía precisa de un *post scriptum*. Escrita originalmente en el año 2013 para conmemorar el centenario de su nacimiento, estaba destinada a ser publicada en alguno de los medios de la Armada española⁴⁸, algo que parecía muy adecuado y aparentemente fácil. Se esperaba una acogida entusiasta, al recordar a un personaje de prestigio y valor. Sin embargo, el artículo fue rechazado en varias ocasiones y cayó en un cierto vacío que sorprendió al autor de estas líneas. Si bien la primera conclusión obvia era que el artículo era poco interesante o defectuoso en forma y fondo, varios indicios y comentarios sugirieron que Martínez-Hidalgo sufría un cierto vacío en la institución o, por lo menos, que su memoria

estaba recibiendo un cierto castigo. Al parecer, entre él y algunos oficiales y políticos vinculados a los actos del V Centenario del Descubrimiento de América hubo diferencias muy serias. El campo de batalla era la construcción de las nuevas réplicas de los buques de Colón y el respeto a la propiedad intelectual de los planos realizados por el antiguo director del museo; sin duda quedaron heridas sin cicatrizar.

Hoy en día solo quedan los hechos, y estos son los aciertos y los errores en la vida profesional de un hombre que en general se ganó la amistad y el respeto de su entorno y que merece ser recordado por su legado.

■ OBRA PUBLICADA

A continuación se recoge la bibliografía completa del autor, que, salvo en el caso de los artículos, incluye la totalidad de sus trabajos, divididos en diferentes categorías:

Libros

Historia y leyenda de la aguja magnética. Contribución de los españoles al progreso de la náutica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S. A., 1946. Obra declarada de utilidad para la Marina por O. M. de 13 de diciembre de 1946.

Tablas para navegación marítima y costera. Cádiz: Escelicer S. L., 1946. Obra declarada de utilidad para la Marina por O. M. de 17 de agosto de 1946. (En colaboración con José María Arana.)

Sondadores acústicos y ultrasonoros. Barcelona: Editorial Reverté S. A., 1948. (En el texto refiere que a partir de agosto de 1945 había publicado en la revista *Mares* cuatro artículos titulados «Del escándalo ordinario a los sondadores por eco», de los que nació el libro.)

El remo a la vela. Barcelona: Editorial Juventud, S. A., 1948 (reeditado en 1980).

Niebla en el Estrecho. Barcelona: Editorial Juventud, 1951 (novela).

I Exposición Internacional y V Nacional de Miniaturas Navales. 1952. Autor del texto con el título *Los modelos de barcos*.



- Farruquita. Historias y patrañas marineras.* Barcelona: Editorial Juventud, 1953 (novela).
- Guía del navegante.* Barcelona: Editorial Juventud, 1954 (2.ª edición en 1974, 3.ª edición en 1981).
- Enciclopedia General del Mar.* Barcelona: Ediciones Garriga, 1957 (2.ª edición en 1988).
- Magnetismo del buque y compensación de la aguja náutica.* Barcelona: Ediciones Garriga, 1958.
- Catálogo general del Museo Marítimo* (con F. Sánchez Argüelles). Barcelona: Diputación Provincial, 1965.
- Columbus' Ships* (editado por Howard I. Chapelle). Massachusetts: Barre Publishers, 1966.
- Las naves de Colón.* Barcelona: Editorial Cadí, 1969.
- Lepanto: la batalla, la Galera Real. Recuerdos, reliquias y trofeos.* Barcelona: Diputación Provincial, 1971.
- Lepanto. Catálogo de la edición conmemorativa.* Barcelona: Diputación Provincial, 1971.
- Pregón del XIII Salón Náutico Internacional y del Deporte de Barcelona. Pronunciado en Santander el 11 de enero de 1975.
- A bordo de la Santa María. Hombres y naves del descubrimiento.* Barcelona: Diputación de Barcelona, 1961 (2.ª edición en 1976).
- Diccionario Náutico. Con equivalencias en inglés y francés.* Barcelona: Editorial Garriga, 1977 (reedición en 2002).
- Reglamento internacional para prevenir los abordajes. Con notas y la interpretación gráfica de las maniobras.* Barcelona: La Industrial Velera Marsal S. A., 1979.
- Los deportes náuticos en Cataluña. 1821-1936: más de un siglo de remo, vela y motor.* Barcelona: edición del autor, 1978.
- Día de les Forces Armades. Exposició: Barcelona i Lepant.* Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 1981.
- «La marina catalano-aragonesa» y «La marina vélica de los Austrias». En AA. VV., *El buque en la Armada Española*, Madrid: Editorial Sílex, 1981.
- Las enseñanzas marítimas en Barcelona, antes y después de la inauguración de la actual escuela. Conferencia celebrada el día 13 de diciembre de 1982 en el auditorio de la Escuela Superior de la Marina Civil de Barcelona con motivo del cincuentenario de la inauguración del actual edificio.* Barcelona: Diputación de Barcelona, 1983.
- Las Medallas del Salón Náutico.* Barcelona: Publicaciones El Vigía S. A., 1983.
- Vocabulari marítim català-castellà i castellano-catalán* (con Laureano Carbonell). Barcelona: Diputación de Barcelona, 1984.
- «Tríptic marítim: El mar, la mar; un marí català a les Malvines; L'exvot de Mataró, model de nau catalana de mitjan del segle XV». En: Laureano CARBONELL, JAVIER PASTOR, y José María MARTÍNEZ-HIDALGO, *Evocacions a l'entorn de la Coca de Mataró.* Barcelona: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, 1986.
- El Museo Marítimo de Barcelona.* Barcelona: Editorial Sílex, 1985 (edición en castellano y en catalán).
- El mar, los buques y el arte.* Madrid: Editorial Sílex, 1986.
- El Salón Náutico y sus medallas.* Barcelona: Fira de Barcelona, 1991 (edición en castellano y en catalán).
- Las naves del descubrimiento y sus hombres.* Madrid: MAPFRE, Mar y América, 1991, volumen V.

Prólogos y presentaciones

- La Marina romántica.* Barcelona: 1968. Colección de láminas que reproducen pinturas de barcos de José Pineda.
- El mar: reto y esperanza.* Barcelona: Libros de bolsillo El Correo de la Unesco. Promoción Cultural S. A., 1976. (Selección, ordenación y prólogo).
- GARCÍA SANZ, Arcadi. *Història de la marina catalana.* Barcelona: Editorial Aedos, 1977.
- Introducción explicativa a la selección de cuarenta láminas de «Les plans et profils des principales villes et lieux considerables de la Principauté de Catalogne du Chevalier Beaulieu».* Barcelona: Editorial Gustavo Gili S. A., 1981 (edición bilingüe castellano-catalán).

Traducciones

- MERRIEN, Jean. *Historia de los buques*. Barcelona: Editorial Aymá, 1958. (Traducción y notas).
- Paul Elvström explica... *el reglamento de regatas*. Barcelona: Ediciones Garriga, 1969. (Edición en exclusiva para La Industrial Velera Marsal S. A. Traducción de la quinta edición inglesa [...]).
- LANDSTRÖM, Björn. *El buque*. Barcelona: Editorial Juventud, 1964.
- LANDSTRÖM, Björn. *Colón. La historia de Cristóbal Colón, almirante del Océano y sus cuatro viajes hacia las Indias, según las fuentes contemporáneas*. Barcelona: Editorial Juventud, 1971.

Revisiones técnicas de traducciones

- MERRIEN, Jean. *Al borde de lo imposible*. Traducción y notas por J. M. Claramunda Bes. Barcelona: Editorial Aymá, 1958.
- BRINDZE, Ruth. *El Libro de los expertos en yates*. Barcelona: Editorial Garriga, 1960.
- ARDLEY, R. A. B. *Pilotaje en puerto: evolución, fondeo y atraque de buques*. Barcelona: Ediciones Garriga S. A., 1959.
- LANDSTRÖM, Björn. *En busca de las Indias. Historia de los descubrimientos y exploraciones realizados desde la exploración al país del Punt en 1494 antes de Jesucristo hasta el descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza en 1488*. Barcelona: Editorial Juventud, 1971.
- GREE, Alain. *Escuela de vela: iniciación a la navegación de crucero*. Barcelona: Ediciones Garriga S. A., 1979.
- Reglamento de arqueo del R.O.R.C.* Barcelona: Federación Española de Vela, [s. a.]

Artículos en revistas y diarios (no exhaustivo)

- «La cartografía náutica en el Museo Marítimo». *San Jorge*, n.º 42, 1961, pág. 16-23.
- «La reconstrucción de la Galera Real de Lepanto». *San Jorge*, n.º 72, 1968, pág. 10-19.

«El último viaje del capitán Mariano Sastre». *La Vanguardia*, 30 de abril de 1969.

«Museo Marítimo». *Reales Sitios*, año VIII, n.º extraordinario, 1971, pág. 113-120.

«¿Volverán los grandes veleros mercantes? Soluciones para la crisis energética». *La Vanguardia*, 23 de agosto de 1979.

■ NOTAS

1. Las principales fuentes, además de las citadas en las notas, han sido las siguientes: dos relaciones curriculares redactadas por José María Martínez-Hidalgo, una hacia 1978 y otra hacia 1990; el expediente académico como alumno de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona (Archivo de la Universidad Politécnica de Cataluña); datos facilitados por su hija Josefina Martínez-Hidalgo y por su nieta Patricia Rius. También debo agradecer los comentarios del Dr. Laureano Carbonell. Desgraciadamente no ha sido autorizada la consulta de su expediente en los archivos de la Armada al no haber transcurrido el tiempo necesario desde su fallecimiento, ni tan siquiera con el consentimiento de la familia.

2. En un texto escrito en 1982 nos dice que había conocido la escuela cuando estaba en un piso frente a la Llotja, con entrada por el paseo Isabel II para los profesores y por la calle Cristina para los alumnos, y luego que participó en la primera promoción del recién estrenado edificio del Pla de Palau («Las enseñanzas marítimas en Barcelona, antes y después de la inauguración de la actual escuela»). Conferencia celebrada el día 13 de diciembre de 1982 en el auditorio de la Escuela Superior de la Marina Civil de Barcelona con motivo del cincuentenario de la inauguración del actual edificio. Diputación de Barcelona, 1983).

3. Estos recuerdos los refiere en dos textos suyos: «¿Volverán los grandes veleros mercantes? Soluciones para la crisis energética». *La Vanguardia*, 23 de agosto de 1979; prólogo al libro de Gabriel AMAT, *Últimos veleros en el puerto de Barcelona*. Barcelona: Asamblea Nacional de Yates, 1973.

4. *Estado General de la Armada*. 1956. En el Estado publicado en 1943 aparece como fecha de primer nombramiento el 15 de marzo de 1937, pero seguramente se refiere al primer destino.

5. Una vez finalizada la guerra, un decreto de febrero de 1942, en su punto 7, previó la reorganización de la Reserva Naval, y por otro decreto de 22 de julio del mismo año se crearon las escalas de complemento de los cuerpos patentados de la Armada, que en alguna medida constituían una reserva naval (Manuel Maestro, «Marinos en conserva». *Revista General de Marina*, julio de 2010,



tomo 259. Según este autor, ya el 6 de noviembre de 1936 un orden dispuso la incorporación a la Reserva de 56 capitanes y oficiales de la marina mercante. En una sola convocatoria, realizada el 15 de marzo de 1937, se incorporaron 111 oficiales).

6. ABC (edición de Sevilla), 20 de diciembre de 1936.

7. Datos facilitados por la familia.

8. Datos facilitados por la familia.

9. Sobre el Instituto Hidrográfico de la Marina y las campañas hidrográficas de la postguerra española, véase Fernando MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada española*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S. A., 1984 (edición no comercial).

10. En el prólogo de su primer libro, *Historia y leyenda de la aguja magnética*, firmado en enero de 1945, dice que fue escrito a bordo de este buque.

11. Socias era también oficial de la reserva, había sido movilizado durante la guerra y había servido en los bous armados. Posteriormente colaboró también con Martínez-Hidalgo en la revista *Rumbo*, entre otras cosas como ilustrador.

12. Diario privado de Rosario Bruguera. Cortesía de Félix Socias.

13. Se había casado por poderes con Josefina Roca Coreas el 8 de octubre de 1936. Ella era súbdita extranjera y a causa de la guerra tuvieron que permanecer separados. Con ella tuvo cuatro hijos: Josefina, José María, María del Pilar y Alejandro.

14. Datos facilitados por la familia. Aparece con antigüedad de 31 de agosto de 1954 (Orden Ministerial [O. M.] de 20 de octubre de 1954, *Diario Oficial* n.º 242). También *Estado General de la Armada*, 1956.

15. Su primer artículo en este periódico fue publicado el 9 de octubre de 1949 y consistió en una portada dedicada a los mascarones.

16. *Rumbo* era la continuación de la revista *Albatros*, y su primer número equivaldría al número 40 de la misma. En 1954, Martínez-Hidalgo pasó a ocuparse de la dirección.

17. Datos facilitados por la familia. También *Solidaridad Nacional* y *La Vanguardia*, ambos de 8 de mayo de 1952.

18. Sobre la historia de este periodo, véase Enric GARCÍA DOMINGO, *Història del Museu Marítim de Barcelona. 1929-1939*. Barcelona: Angle Editorial, 2000.

19. En *La Vanguardia* de Barcelona de 29 de noviembre de 1958 se anunció su incorporación como director adjunto.

20. *Club Magazine*, del Real Club Náutico de Barcelona, n.º 19, 2002. Su situación en la Diputación se regularizó cuando en enero de 1974 se convocó un concurso de méritos para la provisión

de dos plazas de conservador del museo. Una vez superada la prueba, fue nombrado director el 30 de junio de 1975.

21. Esta situación no se resolvió definitivamente hasta la constitución, en febrero de 1993, del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, compuesto por la Diputación de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

22. Publicado en el *Boletín Oficial del Estado*, n.º 103, de 29 de abril de 1976.

23. Esta tarea la habían iniciado en 1942 los señores José María Gavaldá, Francisco de P. Colldeforns y Enrique Cubas, pero el trabajo acumulado a lo largo de los años posteriores no había culminado en ningún catálogo (Archivo del Museu Marítim de Barcelona. Fondo Cubas, memorias de Enrique Cubas, doc. 23/6/42).

24. Martínez-Hidalgo tenía clara la necesidad de dar a conocer el museo a nivel internacional para que fuera justamente apreciado y valorado:

Es bastante corriente que en el extranjero presten poca atención a lo nuestro, unas veces por desdén y otras por pereza. De ahí el empeño que tenemos en dar vida al museo, para que a través de él se conozca un poco mejor nuestra historia naval (Archivo del Museu Marítim de Barcelona. Correspondencia, doc. 14, 30/1/68).

En el primer congreso fue designado presidente del Subcomité de Bibliotecas y Archivos. Posteriormente, en la reunión celebrada en Greenwich en 1976, fue nombrado presidente del Subcomité de Arqueología Naval. Finalmente, en 1981 fue escogido miembro del Comité Ejecutivo y participó en el congreso celebrado en Amberes los días 13, 14 y 15 de octubre de 1982.

25. Archivo Histórico de la Diputación de Barcelona. Cultura, caja 301 «Proyecto de mejora y ampliación del Museo Marítimo», firmado por el arquitecto provincial Jorge Querol Piera.

26. Por el contrario, el Museo Marítimo de Luanco le puso su nombre a una sala de la exposición permanente.

27. Santiago JUAN-NAVARRO, «De los orígenes del Estado español al Nuevo Estado: La construcción de la ideología franquista en Alba de América». *Anales de la Literatura Española Contemporánea*, 33.1 (2008): 79-104.

28. Archivo Museo Marítimo de Barcelona. Correspondencia, doc. 3679, 17/5/55.

29. *Solidaridad Nacional*, 8 de mayo de 1952, y *La Vanguardia Española*, 8 de mayo de 1952.

30. Autorizado por decreto presidencial de fecha 21 de enero de 1961 y para el cual se destinaban 98.850 pesetas del presupuesto provincial.

31. La réplica fue desmantelada en 2008.

32. El desarrollo de su teoría en *Las naves de Colón*. Barcelona: Editorial Cadí, 1969.

33. Él mismo aseguró que al aceptar el cargo de director en 1958 ya tenía ese proyecto en la cabeza (entrevista en el *Club Magazine*, del Real Club Náutico de Barcelona, n.º 19, 2002).

34. «El nostre Museu Naval i el seu mestre d'aixa», artículo de Miquel Company publicado en el diario *El Matí* el 31 de mayo de 1936. Se comenta que en el Archivo de la Corona de Aragón se conservan unos esbozos originales de su constructor, Simó Pou, y con ellos se pretendía llevar a cabo una reconstrucción de una galera de unos 33 metros de eslora.

35. Las fuentes discrepan. Un artículo publicado en el *Noticiero Universal* de 11 de diciembre de 1936 precisa que sería un bergantín redondo del s. XIX. En cambio, el *Diario de la Marina CNT-AIT* de 29 de agosto de 1937 hablaba de un jabeque.

36. *Diario de la Marina. CNT-AIT*. 29 de agosto de 1937.

37. Archivo Museu Marítim de Barcelona. Fondo Museu Marítim de Catalunya, carta de 19 de diciembre de 1938.

38. Todo cuanto hacía referencia al periodo de la guerra era tabú, y es posible que nunca se hiciera mención del viejo proyecto del Museu Marítim de Catalunya, como si nunca hubiera existido, aunque también es posible que la información fluyese en círculos muy limitados. Cuesta creer que Martínez-Hidalgo no supiera de aquel proyecto.

39. Como curiosidad, en este libro se reproduce un modelo del navío *San Juan Nepomuceno*, única obra de modelismo naval que realizó el autor, en colaboración con un amigo que no se ha podido identificar.

40. Cuando en 1972 la Diputación de Barcelona le concede la Medalla al Mérito Cultural, en categoría oro, con carácter extraordinario, «por su fecunda labor literaria dedicada principalmente a temas de mar», se citaba explícitamente la *Enciclopedia del Mar*, que iba entonces por su segunda edición (Archivo Histórico de la

Diputación de Barcelona. Libro de Actas, 1972. 23 de abril de 1972). La obra fue declarada de interés nacional y recibió también el Premio Virgen del Carmen.

41. Archivo Museu Marítim de Barcelona. Correspondencia, doc. 135, 29/7/63. Emili Giralt i Raventós (1927-2008) era un historiador catalán, catedrático de Historia Moderna y Contemporánea en las universidades de Barcelona y Valencia. Por aquella época era profesor en la Universidad de Barcelona.

42. En el texto se traslucen sus opiniones sobre la autoridad del capitán y sobre la complejidad del mando (14-24), sobre la marina de antaño (141-156) y, en general, sobre el patriotismo, el honor y el deber, etc. También se ve su conocimiento de la zona del Estrecho y de las costas africanas y su cariño por Marruecos y sus gentes.

43. La Farruquita es una población caserío perteneciente al municipio de Cangas del Narcea. En la novela el nombre se refiere a una cigüeña que marca el destino del protagonista.

44. Precisamente Martínez-Hidalgo dirigió la restauración de esta embarcación del Conde de Godó a finales de los años 80, un trabajo que obtuvo el reconocimiento del yate mejor restaurado por parte de la Real Asamblea Nacional de Cruceros. Véase *Argo*, n.º 8, noviembre de 2010, 36-37.

45. Yolanda LLINÁS, *50 Saló Nàutic Internacional de Barcelona*. Barcelona: Fira de Barcelona, 2011.

46. Sobre la «Operación Optimist», Joan COLOMINES y Ángel JOANQUET, *50 anys. Club Nàutic d'Arenys de Mar*. Arenys de Mar: Sinergia Editorial / Editorial Noray, 2002, pág. 119-120.

47. Estas dos embarcaciones fueron compradas por Martínez-Hidalgo para sus hijos: el *Churumbel* para Alejandro y el *Cañí* para Pilar.

48. Fue propuesto a la *Revista General de Marina* y a la *Revista de Historia Naval*.

