

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Ignacio y Ladislao MOLLÁ AYUSO  
Comandantes de Infantería (ET) retirados  
Madrid, España  
Recibido: 02/09/2025 Aceptado: 09/09/2025

## LA HISTORIA VIVIDA

### **Cuando dejamos Guinea Ecuatorial en 1969. La decisiva intervención de la Armada**

Como otras muchas familias de marinos, y por los diversos destinos de nuestro padre –el capitán de navío José Mollá Maestre–, tuvimos la oportunidad de vivir en Guinea Ecuatorial cuando era una región española.

Fernando Poo y Río Muni fueron, junto con el Sáhara, las últimas provincias que tuvo España en tierras africanas. La independencia de Guinea, que se produjo el 12 de octubre de 1968, se tornó desastrosa apenas cinco meses después, desembocando en una salida angustiada y precipitada de cerca de siete mil compatriotas, algunos de los cuales dejaron atrás toda una vida y un patrimonio imposible de calcular, teniéndose que lamentar incluso la pérdida de la vida de un empresario español. Fue

la mayor evacuación llevada a cabo por nuestras Fuerzas Armadas (los ejércitos de tierra, mar y aire y la Guardia Civil) a lo largo de su historia; y, a pesar de la poca ayuda recibida desde la propia metrópoli, gracias al comportamiento y entrega ejemplares de aquellos militares y guardias civiles, entre todos escribieron una página de la historia de España tan desconocida como brillante.

En los casi doscientos años en que Guinea estuvo bajo pabellón español, la presencia de la Armada fue constante. Tras el Tratado de El Pardo, firmado por España y Portugal en 1778, por el que ambas coronas se intercambiaban territorios, las fragatas *Santa Catalina* y *Nuestra Señora de la Soledad* y el paquebote *Nuestro Señor Santiago*, en junio de aquel año, tomaron posesión de aquellas tierras, trasladando desde Montevideo una expedición que, al mando del brigadier de Infantería Felipe de los Santos, estaba compuesta por infantes de marina y fuerzas del ejército de tierra. Cuando dejamos Guinea Ecuatorial, en abril de 1969, levaron anclas por última vez la fragata *Pizarro* y la corbeta *Descubierta*, que se unieron, para regresar a la Península, a la flota naval de la Operación Ecuador (el crucero *Canarias*, los transportes de ataque *Aragón* y *Castilla* y el petrolero *Teide*), sellando una historia memorable rubricada por muchos buques de nuestra Marina en aquellas aguas africanas.

Los hechos protagonizados por las unidades y personal de nuestra Armada –objeto de nuestro relato– entre octubre de 1968 y abril de 1969, tuvieron una decisiva importancia durante la crisis desatada tras alcanzar la presidencia de la nueva República de Guinea Ecuatorial Francisco Macías. Para entenderlo mejor, se hace necesario conocer, siquiera de manera sucinta, el contexto histórico.

La época colonial de la Guinea Española arranca en 1778, y cuando la ONU, en 1965, aprobó una resolución por la que las potencias europeas debían promover la independencia de sus respectivas colonias, España cambió el estatus de su territorio dividiéndolo primero en dos provincias y, más tarde, otorgándole la autonomía del resto de las provincias españolas. Todo ello con el propósito de eludir la resolución de la ONU o, al menos, de tratar de crear con Guinea un Estado libre asociado que tal vez hubiera sido bueno para ambas naciones.

Pero Naciones Unidas se mantuvo firme en su decisión, y España se vio en la tesitura de tener que organizar un referéndum de independencia, diseñar una Constitución para la nación emergente, legalizar los partidos políticos y, finalmente, proceder a implementar un proceso para elegir el primer presidente de la República. Toda una paradoja, porque en España ese proceso electoral no vería la luz hasta siete años más tarde, una vez fallecido el jefe de Estado, Francisco Franco.

En los casi dos siglos de dominio colonial, se puede afirmar que la relación de España con los guineanos fue buena; salvo momentos puntuales de abusos –doscientos años dan para mucho–, la metrópoli nunca practicó una política supremacista hacia los nativos, si bien sí necesitó ejercer cierta tutela intelectual para alfabetizar a la mayoría de los guineanos y erradicar costumbres y tradiciones ancestrales y tribales.

Las producciones de cacao, café y madera hicieron de Guinea uno de los territorios más prósperos de África. Su producto interior bruto figuraba entre los mayores del continente, aunque existía un desequilibrio entre los ingresos de los colonos y los de los nativos, motivado en gran parte porque estos eran reacios a asumir responsabilidades, a pesar de que España –con su espíritu de tutela– siempre se afanó en formar y educar por igual a todos los habitantes de las provincias sin distinción alguna.

Nuestra nación intentó abordar el proceso independentista de Guinea en las mejores condiciones posibles, creando un marco de colaboración y tratando siempre de asegurar el buen entendimiento de ambas partes, en un entorno en el que el movimiento nacionalista en la colonia era poco significativo, si lo comparamos con otras muchas naciones africanas, cuando le llegó su independencia.

Las condiciones para hacer posible la transferencia de poderes y la independencia real del nuevo pueblo guineano se plantearon desde un posicionamiento español extremadamente generoso; y, a pesar de las graves circunstancias que sobrevendrían, el balance al dejar definitivamente aquellos territorios se puede considerar modélico si lo comparamos con las salidas del resto de las potencias europeas con presencia en África.

Y, como ya se ha mencionado, nada de eso hubiera sido posible sin la decisiva intervención de los efectivos de las Fuerzas Armadas, que con sentido del deber, profesionalidad, prudencia y, en momentos puntuales, firmeza amortiguaron las muchas provocaciones, amenazas e insolencias del gobierno guineano, compensando a su vez con disciplina, pero mucha serenidad, las carencias de una diplomacia española superada por los acontecimientos.

España firmó con el nuevo gobierno guineano un acuerdo de transición generoso, como se ha comentado, que consistió en mantener la presencia española durante dos años, conservando por lo demás toda su estructura administrativa, así como sus profesionales en todos los ámbitos (médicos, profesores, técnicos...), que irían formando a los guineanos destinados a asumir esas funciones. También se aprobó algo tan importante –que después tendría una gran relevancia– como dotar a la nueva nación guineana para el año siguiente (1969) –la independencia se firmó el 12 de octubre de 1968– del mismo presupuesto anual que tenía cuando era parte de España.

Pero las buenas intenciones se truncaron cuando, contra todo pronóstico, tras el proceso electoral salió elegido presidente de la nueva Guinea Ecuatorial Francisco Macías, un demagogo delirante que había hecho carrera de la mano de España y que, cuando llegaron las elecciones, se alineó con el bando contrario. Este hecho generaría los polvos que traerían los lodos de nuestra traumática y peligrosa salida.

La raíz de ese contratiempo o la culpa de que España tuviera que ceder la jefatura de la nueva república guineana a Macías la encontramos en nuestro propio gobierno de la época. La política a seguir en las provincias españolas de Guinea –al igual que su futuro– era desde hacía demasiado tiempo motivo de controversia entre el vicepresidente del Gobierno y ministro de la Presidencia, almirante Luis Carrero Blanco, y el titular de Asuntos Exteriores, Fernando Castiella.

Y esa lucha intestina lamentablemente se reflejó también en los candidatos que España propuso a la presidencia de Guinea; nunca debieron ser dos: Bonifacio Ondó y Atanasio Endongo, candidatos respectivos de Carrero y Castiella, ya que dividieron el voto. A esto hay que añadir sus campañas electorales, en las que ambos pecaron de arrogancia y complacencia. Convencidos en todo momento de que el pueblo guineano votaría solo a los candidatos pro españoles, desdeñaron al candidato independentista, Francisco Macías. A diferencia de ellos, Macías, que estaba asesorado por el jurista y político García Trevijano –al que movía su conocida animadversión hacia el régimen de Franco–, sí supo articular una campaña electoral tan inteligente como demagoga que le llevó hasta la presidencia de la nueva república. Flaco favor nos hizo Trevijano a los miles de españoles allí residentes y a toda España como nación.

El mal ya estaba hecho, y si las circunstancias se agravaron muy pronto, fue también por la desidia e inacción de nuestro gobierno, que solo deseaba traspasar los poderes a la mayor brevedad posible, sin tener en cuenta a los miles de españoles que, abandonados a su suerte, solo contaron con la protección y apoyo de los setecientos efectivos de las Fuerzas Armadas allí destinados durante la crisis.

Ese era el contingente militar que contemplaban los acuerdos de transición firmados el día de la independencia, el 12 de octubre de 1968. En representación de España, ese día no acudió el jefe del Estado; tampoco quisieron estar presentes el vicepresidente Carrero ni el ministro Castiella, que delegaron esa tarea en el titular de Turismo, Manuel Fraga, quien cumplió con dignidad esa delicada misión. Para Macías, esas ausencias supusieron una afrenta diplomática; y así, mientras en las ciudades de Santa Isabel y Bata se firmaban las actas de independencia, grupos de incontrolados guineanos afines a Macías



provocaban serios disturbios callejeros, mostrando así su odio y desprecio a España.

Se había acordado que, tras la independencia, España dejaría en Guinea por un tiempo de dos años las denominadas Fuerzas Armadas Españolas (FAEs), constituidas, como se ha dicho, por unidades de la Armada, el Ejército de Tierra, el Ejército del Aire y la Guardia Civil, con el doble objetivo de garantizar la seguridad de la nueva república y mantener el orden interno. Durante este periodo de dos años, la Guardia Nacional de Guinea –antigua Guardia Territorial– iría asumiendo todas sus funciones, para crear así el embrión de las fuerzas armadas de la flamante república.

La estructura de las FAEs, tal como apareció publicada en el BOE del 28 de septiembre de 1968, un par de semanas antes de la independencia, aparece en el cuadro superior y, como se puede apreciar, a su cabeza se hallaba el coronel de Infantería Eduardo Alarcón.

Cuando la situación, en los primeros meses del año 1969, empezó a ser preocupante, nuestras Fuerzas Armadas, con sus diferentes capacidades y efectivos, se movilizaron para facilitar la evacuación de los españoles, que empezaron a ser perseguidos y en muchos casos torturados por turbas de guineanos. Llegar a los aeropuertos de Santa Isabel o Bata para poder salir de Guinea en el vuelo diario a Madrid de la compañía Iberia –antes de la crisis, la frecuencia de ese vuelo era semanal–, o conseguir un pasaje en los barcos de la Trasmediterránea, se convirtió en una cuestión de supervivencia para todos.

Veamos a continuación cómo fue el despliegue y la actuación de cada uno de nuestros tres ejércitos y de nuestra Guardia Civil durante estos difíciles momentos de la salida de España de Guinea, empezando por el instituto armado, por su tan destacado como necesario protagonismo, y terminando con nuestra Armada, objeto de este artículo y también, como se verá, protagonista ejemplar de todos estos sucesos.

### *La Guardia Civil*

Su labor fue determinante para evitar una masacre. Los campamentos de Bata y Santa Isabel, al mando de los capitanes Navarro y Abellán, sirvieron de refugio temporal a quienes, provistos apenas de una maleta con sus pertenencias personales, tenían que esperar angustiosas horas para poder salir de ese infierno que era Guinea. Además, la presencia de nuestros guardias, en un equilibrio muy complicado con las autoridades y la Guardia Nacional guineana, posibilitó desplazamientos y garantizó la seguridad de los españoles, sin tener que lamentar nada más que una desgraciada muerte, como ya se ha mencionado: la del joven empresario Juan José Bima –capataz en una de las empresas madereras del continente–, de tan solo veinticinco años. Cuando huía acompañado por su mujer, embarazada de seis meses, en una barcaza por el río Benito, junto a un grupo de españoles, un guardia guineano realizó disparos de fusil sobre ellos, y Bima, que iba al mando de la barcaza, no pudo protegerse, recibiendo un impacto de bala que le causó la muerte en el acto.

No es posible recoger en estas breves líneas la labor encomiable de la Guardia Civil durante esos meses de crisis. Pero hoy, más de cincuenta años después, podemos afirmar que si dejamos Guinea sin lamentar los episodios que padecieron otras potencias colonizadoras (guerras civiles, asesinatos, torturas...), fue en buena parte gracias a la profesionalidad y entrega de nuestro benemérito cuerpo en aquellas tierras.

### *El Ejército del Aire*

El pequeño destacamento del que se disponía en los últimos momentos en Guinea (dieciséis efectivos, al mando del teniente Eytor, y con apenas tres aviones operativos) facilitó diversas misiones muy necesarias durante la crisis. Las avionetas CASA 127, muchas veces al mando de los dos oficiales del destacamento, realizaron traslados de autoridades y misiones específicas de alta importancia y riesgo. Por otra parte, el avión modelo T-26,

reforzado en su artillería, estuvo dispuesto en todo momento y fue activado en una ocasión concreta –que detallaremos más adelante–. Su poder disuasorio resultó crucial para devolver la calma cuando, merced a la crisis del orden público, la seguridad de nuestros conciudadanos se vio más comprometida.

### *El Ejército de Tierra*

Ostentó el mando de las FAEs, como ya se ha apuntado, el coronel de Infantería Eduardo Alarcón. Cuando la situación se tornó preocupante, trasladó su puesto de mando de Santa Isabel a Bata embarcado en la corbeta *Descubierta*; el hecho de que el presidente guineano, Macías, junto con el consulado de España, estuvieran en el continente hizo aconsejable que el mando de nuestras Fuerzas Armadas se situara en sus inmediaciones.

Los oficiales y suboficiales del Ejército de Tierra vivieron una situación muy complicada, puesto que se mantuvieron al mando de las cinco compañías de la Guardia Territorial, ya reconvertidas en la Guardia Nacional, siendo estas unidades el embrión de las fuerzas armadas de la recién creada República de Guinea. Si los acuerdos de transición, firmados desde la confianza mutua entre las dos naciones, se hubieran cumplido, nuestros mandos del Ejército de Tierra habrían permanecido dos años al mando operativo de esas unidades, aunque dependiendo en última instancia del gobierno guineano.

Eso era lo previsto, de forma que ese periodo debería haber servido para completar una doble función: por una parte, garantizar la seguridad de Guinea a nivel internacional y, por otra, mantener el orden interior en una labor de carácter policial, para lo que contarían también con el refuerzo de las compañías móviles de la Guardia Civil. Y no hay que olvidar que nuestros mandos militares seguirían actuando como instructores de los suboficiales y guardias indígenas que integraban aquellas unidades, con el objetivo de que, progresivamente, se procediese al necesario relevo de los mandos españoles por los propios guineanos.

Entre los mandos del Ejército de Tierra cabe destacar al teniente de Infantería Rafael de Cárdenas, que dirigió una heroica evacuación de veinticinco españoles –entre ellos, mujeres y niños– recorriendo con un convoy de tres vehículos una distancia de 145 kilómetros en la zona continental, entre las localidades de Evinayong y Bata, a través de la selva. El convoy se vio siempre hostigado, e incluso tiroteado, por una enfurecida multitud guineana. De igual manera es digno de mencionar que varios

oficiales fueron injustamente detenidos por la Guardia Nacional, entre ellos el capitán de Ingenieros Ángel Sevillano, quien, encerrado y abandonado en una prisión, sufrió un calvario de seis días durante los que tuvo que beber su propia orina para sobrevivir.

### ***La Armada***

El contingente de la Armada durante los seis meses de crisis vividos en Guinea, como se recordará, estaba compuesto por las dotaciones de la fragata *Pizarro*, al mando del capitán de fragata José Mollá, y de la corbeta *Descubierta*, cuyo comandante era el capitán de corbeta Aurelio Arcos; además, habría que sumar al comandante naval, el teniente de navío Bravo Nuche.

A modo de resumen, los acontecimientos más relevantes protagonizados por nuestra Armada en aquellos dramáticos días que se detallan más adelante fueron:

1. el plan de operaciones elaborado por la fragata *Pizarro*, con las medidas a tomar al agravarse la situación de los españoles perseguidos, detenidos y amenazados por las Juventudes de Macías;
2. el plan diseñado por el gobierno español para garantizar la seguridad y evacuación del contingente español que aún permanecía en Guinea;
3. el rescate *in extremis* de ocho religiosas concepcionistas amenazadas por guineanos incontrolados;
4. la intervención de los buques de la agrupación naval desplazados desde España como parte integrante de la Operación Ecuador.

Con la llegada del año 1969, el clima de tensión en Guinea fue aumentando gradualmente. El presidente Macías, contrariado por el caos económico en el que se encontraba la nueva república –a pesar de la generosidad española otorgando a Guinea el mismo presupuesto anual de ejercicios anteriores–, comenzó una campaña de discursos difamatorios contra España, que se tradujeron en constantes amenazas y desaires diplomáticos contra la colonia española.

Un suceso concreto actuaría de mecha incendiaria para todo lo que estaba por llegar: la denominada «guerra de las banderas», ocurrida a mediados del mes de febrero de 1969. Fue un acto de provocación por el que Macías pretendió que España quitara alguna de las enseñas nacionales que ondeaban en los edificios oficiales, sin fundamento alguno y sin

preservar los obligados procedimientos diplomáticos. Ante la negativa española, se generó un conflicto que desataría la ira del dictador, quien a partir de ese suceso proclamó el estado de emergencia en el país –durante el que se intensificaron los controles sobre la población española, que tan solo deseaba poder salir con vida de allí– y, lo que fue peor, se espoleó a las Juventudes macistas para que sembraran el terror por las calles.

Pero el punto álgido de la escalada de tensión se alcanzó en la madrugada del 5 de marzo, con un frustrado golpe de Estado para derrocar a Macías orquestado por su propio ministro de Asuntos Exteriores, Atanasio Ndong, apoyado por sus seguidores. España no colaboró militarmente con los sublevados, si bien es cierto que conocía de antemano sus intenciones, según relató Miguel Herrero de Miñón –entonces un joven jurista, asesor del Ministerio de Asuntos Exteriores español–, quien en su obra *Memorias de estío* dejó escrito: «... en una reunión secreta el día 25 de febrero, Ndong e Ibongo me comunicaron que proyectaban la incapacitación de Macías y la formación de un gobierno de salvación nacional». Este hecho desataría la ira del dictador, que ejecutó a ambos dirigentes políticos y comenzó una represión sin cuartel contra todos sus opositores, a quienes asesinaba sin compasión; mientras, declarado el estado de emergencia en el país, la persecución a los españoles se incrementaba en un ambiente de absoluto terror. El día 6 de marzo, la situación en Santa Isabel se agravó hasta tal punto que el capitán de fragata José Mollá, jefe accidental de las FAEs por ausencia del coronel Alarcón –que se encontraba en aguas de Bata, con su puesto de mando en la corbeta *Descubierta*–, ideó un plan de operaciones –con conocimiento del coronel– para intervenir militarmente en la isla si el gobierno guineano no frenaba la persecución y maltrato a los españoles. Así lo relataba el propio capitán de fragata Mollá en el informe que redactó durante los trece días en que estuvo como jefe militar de la isla:

«Empiezan a salir a la calle las juventudes de Macías. Van uniformadas, pero sin armas. Levantan una barricada y montan un control en la autopista al aeropuerto para evitar o controlar la salida de españoles en avión. Al mismo tiempo se producen las primeras detenciones de españoles por esas juventudes; son detenciones al parecer indiscriminadas, detienen al español que va por la calle, le golpean y lo llevan a la cárcel ante la pasividad de la Guardia Nacional y la Policía Gubernativa. Entre los detenidos golpeados están el jefe de Correos, Sr Ávalos y el capitalista Jesús Mora de la firma Mora y Mallo. Baselga –jefe de Negocio de la Embajada de España en Guinea– inicia una enérgica reclamación diplomática con Bossio –vicepresidente del primer gobierno guineano– mientras yo le advierto a Oyono –ministro de Obras Públicas– que si no restablece el orden inmediatamente y se libera a los dete-

nidos intervendré con las Fuerzas Españolas, las cuales, si las necesita, pongo a su disposición. Regreso a bordo y alerta a las Fuerzas para ocupar Santa Isabel si la gestión diplomática no da resultado y la seguridad de los españoles empieza a estar en peligro. La Guardia Civil se prepara, así como el avión T-6».

El resultado de esa actitud de firmeza ante la gravedad de los acontecimientos lo explica el a la sazón teniente de navío jefe de operaciones de la fragata *Pizarro*, Miguel Fernández. En un artículo suyo publicado en el año 2006, en la revista digital *Ferrol Análisis*, siendo almirante lo relata así:

«La realidad fue bastante dramática. Al tener noticias de la detención de civiles el CF. Mollá trató de ponerse en contacto con el ministro Oyono, pero este rehusó ponerse al teléfono. Al cabo de varias intentonas el CF. Mollá, personalmente en el teléfono le dijo al Ayudante Militar que era un alférez formado en la Academia de Zaragoza: “si en cinco minutos no me llama el ministro, ya no es necesario que llame, tú eres militar y sabes lo que quiere decir eso”. A continuación, se volvió hacia mí diciendo: “Miguel, prepara el Plan de Operaciones, si no llama, comenzamos en cinco minutos”.

No sé cuál sería el resultado de las gestiones diplomáticas o si su materialización coincidió en el tiempo con aquellos minutos angustiosos que vivimos en su camarote el comandante y yo, lo que sí puedo afirmar es que muy poco antes de cumplirse el plazo sonó el teléfono, hablamos con el ministro y los civiles fueron puestos en libertad poco después».

Con el respaldo de sus Fuerzas Armadas, y a pesar de las muchas y graves dificultades con las que se encontraron los españoles en Guinea –motivadas por esa actitud hostil y amenazante de los guineanos–, los casi siete mil civiles pudieron poco a poco abandonar, por barco o por avión, aquellas tierras, y lo hicieron con tanto miedo como tristeza por lo mucho que allí dejaban –en algunos casos, toda una vida–.

A principios de marzo de 1969 se hacía necesario buscar la forma de repatriar también a todos los integrantes de las Fuerzas Armadas aún desplegados allí, que seguían cumpliendo esa labor de seguridad y mantenimiento del orden en tanto quedara un solo español que deseara salir de Guinea. Por eso se diseñó y activó la Operación Ecuador, consistente en una flota naval que permitiera evacuar a los últimos efectivos en tierras guineanas.

La casualidad hizo que, en esos primeros días del mes de marzo, una escuadra de buques de la Armada se encontrara atracada en el puerto de Las Palmas, recién terminado el ejercicio Atlántida 69, unas maniobras de adiestramiento combinado hispano-francés en las que habían participado

cinco barcos y cuatrocientos hombres. A esa agrupación se le dio orden de dirigirse, con la máxima discreción y en silencio radio, a aguas de Guinea para llevar a cabo la citada Operación Ecuador. El contingente de esta operación estaba compuesto por

- el crucero *Canarias*;
- los transportes de ataque *Castilla* (de personal) y *Aragón* (de material);
- el petrolero *Teide*;
- una fuerza de desembarco constituida por
  - trescientos infantes de marina con armamento ligero, sin vehículos;
  - una unidad de zapadores anfibios;
  - la UOE (Unidad de Operaciones Especiales de la Armada);
  - elementos del Equipo Naval de Playa, así como de la Organización y Movimiento en Playa.

La flota se hizo a la mar el 3 de marzo, al mando del comandante jefe de la agrupación naval, el capitán de navío Delgado Manzanares, embarcado en el transporte de ataque *Aragón* y a quien acompañaban el embajador de España en Guinea, Pan de Soraluze, y algunos periodistas como Jesús Álvarez, de TVE.

La evacuación del personal y material y de los vehículos militares a embarcar en Guinea se llevó a cabo en dos fases. En la primera, la fuerza naval se dirigió a Bata, en el continente, donde en la playa situada junto al cuartel de la 1.<sup>a</sup> compañía de la Guardia Civil, y con el apoyo de las lanchas LDC, se procedió al primer embarque de sus efectivos y material, una vez que se arrió la bandera de España por última vez, en la que fue la provincia de Río Muni, tras una emotiva ceremonia.

Posteriormente, la agrupación naval, con orden expresa de realizar su cometido sin ostentación de fuerza, se dirigió a aguas de Santa Isabel, en una de cuyas playas, y con el arriado también de la Bandera, se embarcó a la 2.<sup>a</sup> compañía de la Guardia Civil, así como a los dieciséis integrantes del destacamento del Ejército del Aire, que lo hicieron junto con dos aviones ligeros y un helicóptero.

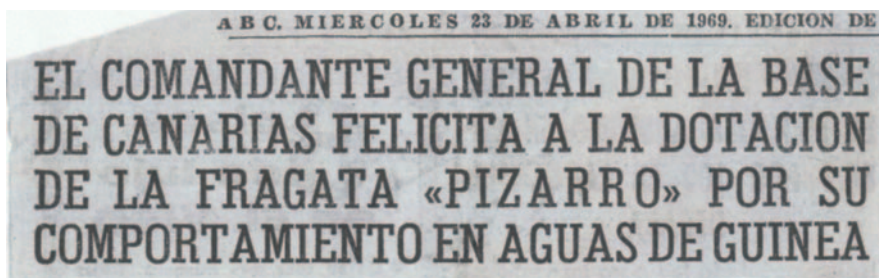
Esta agrupación de apoyo embarcó en total a 280 hombres y 230 vehículos, además de toneladas de munición y material diverso, a la vez que protegió en todo momento la evacuación de los últimos ciudadanos españoles, que embarcaban en los mercantes *Villa de Bilbao*, *Ernesto Anastasio*, *Ciudad de Toledo* y *Río Francolí*, fondeados o atracados tanto en aguas del continente como en la isla.

A las pocas horas de zarpar todos los buques rumbo a España, surgió un importante contratiempo: la necesidad de rescatar a dos religiosas españolas concepcionistas que, con otras seis guineanas, realizaban su labor docente en un colegio de Santa Isabel. Desde hacía algunos días, una turba de guineanos, deseosa de que España abandonara la ciudad, las acosaba con amenazas de violación o asesinato. Si no les había ocurrido aún ninguna desgracia era porque la Guardia Civil mantenía una pareja de protección desde el inicio de los tumultos, pero su salida allí era cuestión de horas, pues los guardias debían dirigirse con el resto de la compañía, cuando recibieran la orden, al lugar de embarque.

Se convocó una reunión urgente en la embajada, en Santa Isabel, a la que acudió personal militar y diplomático para estudiar la situación y donde se decidió proceder al rescate de las religiosas. Descartando el uso de la fuerza, se ideó un plan basado en la astucia que se encomendó a la dotación de la fragata *Pizarro*. Pero cuando las dos religiosas españolas conocieron el plan, se negaron con determinación a salir de allí sin el resto de sus compañeras guineanas. Eso podía originar un conflicto diplomático con el presidente Macías de dimensiones impredecibles, dado que ningún ciudadano guineano estaba autorizado a abandonar el país en esos días, bajo amenaza de grave condena. Pero el tiempo corría y no había margen para estudiar cómo proceder, de modo que se optó por rescatar a las ocho monjas del colegio con la esperanza de que, posteriormente, la vía diplomática resolviera qué hacer una vez asegurada la vida de aquellas mujeres.

La operación de rescate que se diseñó consistió en aprovechar la furgoneta de suministros logísticos de la fragata *Pizarro*, que disponía de salvoconductos para pasar los muchos controles situados en la ciudad, de manera que se dirigiera al colegio, metiera a las religiosas –previamente alertadas y vestidas de paisano– camufladas entre las mercancías que cargaba el vehículo, engañara a la guardia guineana y alcanzara su destino final, la *Pizarro*.

El viaje de ida y la carga de las religiosas se hizo sin novedad, pero al regreso, el cabo conductor y el marinero que le acompañaba –ambos discretamente armados– se encontraron con una situación muy delicada que puso en riesgo la misión. En los cuatro o cinco controles por los que tuvieron que pasar, la guardia guineana se limitó a detenerlos y comprobar el documento que les permitía transitar. Pero en el último de ellos, ubicado en la llamada «Cuesta de la fiebre», a tan solo unos cientos de metros de la escala de popa de la *Pizarro*, los guardias quisieron comprobar la carga. Al abrir el portón trasero, alguna de las religiosas debió de moverse... y



fueron detectadas. Afortunadamente, el marinero supo reaccionar con determinación, empujando al guineano fuera del vehículo, a la vez que el cabo conductor aceleraba y conseguía llegar al *Pizarro*, mientras el vehículo también era protegido por un grupo de infantes de Marina ya alertados para la ocasión.

La misión se cumplió con éxito y sin que se produjese ninguna baja. Por esta acción, y en general por su comportamiento durante la crisis de la independencia de Guinea Ecuatorial, posteriormente toda la dotación de la fragata *Pizarro* fue felicitada por el comandante general de la base de Canarias, publicándose la noticia en el diario *Abc* (véase arriba).

Con el rescate y el embarque de las religiosas, al día siguiente, el 5 de abril de 1969, la flota naval puso rumbo a España, cerrándose casi doscientos años de presencia española en Guinea. La Armada, junto con el resto de los militares, lo hizo con la cabeza bien alta y con orgullo, consciente de que, gracias a su profesionalidad y entrega, España dejó Guinea con muchas pérdidas materiales, pero con la satisfacción de saber que, excepto en el desgraciado caso del joven empresario Bima, se había salvaguardado la vida de los españoles y actuado con la firmeza y cautela que la tensa situación requería, evitando que en la independencia de Guinea se repitiera lo ocurrido a la mayoría de las potencias europeas en la descolonización de sus territorios, que dejaron a su marcha un reguero de sangre, terror y guerras civiles.

Muy al contrario, el papel que jugó España cuando abandonó Guinea, a pesar del comportamiento claramente mejorable de su gobierno, y gracias a la decisiva intervención de sus Fuerzas Armadas, bien se puede resumir con las declaraciones de Diallo Telli, el entonces secretario general de la OUA (*Organización de la Unidad Africana*), que fue quien vigiló los procesos independentistas africanos, siendo uno de los hombres más representativos del continente que, además, no se distinguía ciertamente

por su ternura hacia las antiguas potencias colonizadoras. Las declaraciones las realizó públicamente al representante de Franco, Sr. Fraga Iribarne, a quien aseguró: «Es la primera vez, en todos los años de mi gestión, que tengo que felicitar pública y privadamente a una potencia administradora».

Esperamos con estas líneas haber divulgado un capítulo de nuestra historia militar que sabemos es poco conocido. Hay que recordar, como se apuntaba al inicio, que se trató de la mayor operación de evacuación llevada a cabo por nuestras Fuerzas Armadas y la Guardia Civil en toda nuestra historia, con la que se consiguió repatriar a casi siete mil personas con el balance de un solo fallecido, el suceso más triste de esos difícilísimos seis meses. Hemos intentado describir lo ocurrido de la forma más completa, objetiva y justa posible, pero seguro que algún dato no será exacto o que se nos habrá escapado algún detalle, por lo que por anticipado pedimos disculpas.

La Armada, cuando dejamos Guinea Ecuatorial, rubricó junto con el resto de las Fuerzas Armadas una brillante página más de su historia, de la que podemos sentirnos orgullosos.

## NOTICIAS GENERALES

### LXXI Jornadas de Historia Marítima

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**  
Departamento de Estudios e Investigación

**LXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA**  
21 y 22 de octubre de 2025  
Pamplona

**¿Viento en las velas?  
La cuestión logística y financiera  
y sus efectos en la historia de la Armada**

**INFORMACIÓN:**  
Departamento de Estudios e Investigación  
Instituto de Historia y Cultura Naval  
Tel: 91 812 44 27 / Correo: IHCN-de@idn.es  
<http://www.idn.es/tema.php?seccion=historiayculturanaval>

Las Jornadas se celebrarán en el Salón  
de actos del Museo de Navarra  
C/ de Sacoa Domestigo, 47  
31001 Pamplona

**ORGANIZA:** IHCN, GOBIERNO DE NAVARRA, GOBIERNO DE NAVARRA, GOBIERNO DE NAVARRA

**COLABORA:** FFD, MUSEO DE NAVARRA, MUSEO DE NAVARRA

**MUSEO DE NAVARRA**

Organizadas por el Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval, en colaboración con el Gobierno y el Museo de Navarra, durante los días 21 y 22 de octubre de 2025 tuvieron lugar, en Pamplona, las LXXI Jornadas de Historia Marítima, bajo el título general «¿Viento en las velas? La cuestión logística y financiera y sus efectos en la historia de la Armada». Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del museo antedicho, en horario de tarde, conforme al siguiente programa.



### *Jornada I*

- Presentación: «El porqué de un título. Estado de la cuestión». Dr. Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra), coordinador.
- Primera sesión:
- «Navarra en la logística de la Real Armada». Dr. Agustín González Enciso (Universidad de Navarra).
- «El insólito reto logístico de la jornada del Brasil (1624-1625)». Dr. David García Hernán (Universidad Carlos III).



La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=Os2F-Buq1k>

### *Segunda sesión*

- «La logística de la batalla de Lepanto». Dra. Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Universidad Complutense).
- «La logística de los convoyes en la guerra de Independencia de Estados Unidos». Dr. Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra).
- Debate y conclusiones.

La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=y3UAISKBI8g>

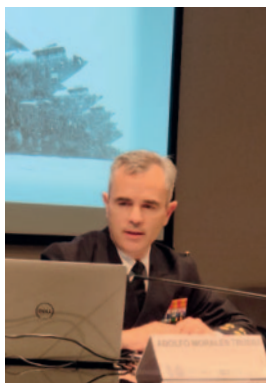
### *Jornada II*

#### Presentación

#### *Tercera sesión*

- «Aspectos logísticos de la batalla de Trafalgar». Dr. Manuel Díaz Ordóñez (Universidad de Sevilla).
- «La pérdida de la Escuadra en Santiago de Cuba». Coronel Santiago Acosta Ortega (IHCN).





La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=XAX98bVa9Iw>

#### *Cuarta sesión*

- «La batalla de Cavite y su preparación logística». Capitán de fragata Enrique Esquivel Lalinde (IHCN).
- «La logística de obtención y los programas navales del primer tercio del siglo XX». Coronel Adolfo Morales Trueba (Estado Mayor de la Armada).
- Debate y conclusiones
- Clausura.

La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=rJqIW-cSMkk>

#### **Premios Virgen del Carmen 2025**

Por Resolución 600/12026/25, del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, se han otorgado los Premios Virgen del Carmen 2025.

Las categorías y los premiados son los siguientes.

#### ***Investigación histórica***

Resultaron premiados *ex aequo* don Pablo Ortega del Cerro, por *La Escuadra de Asia. Guerra, comercio e información en el ocaso de la*



primera edad global (1795-1803), y don Adolfo Morales Trueba, por *Historia naval de la Guerra Civil, 1936-1939*.

### ***Relato corto. «Relatando la mar»***

El galardonado fue don Federico García Rodríguez, por *El servicio es lo primero*.

### ***Dibujo infantil***

En esta disciplina, dotada con trofeo y diploma, resultó premiado el Colegio de Fomento Los Olmos, como centro de enseñanza con mayor número de alumnos participantes.



- en Primer Ciclo de Educación Primaria, el galardón recayó en el alumno Francisco Villaplana Navas (1.º curso) por su dibujo «La Armada en acción»;
- en Segundo Ciclo de Educación Primaria, en Juan Pablo Moreno Power (3.º curso) por «La flota de España».

### Juventud

En la modalidad «Joven investigador», esta disciplina se declaró desierta.

En la modalidad «Elabora tu cartel» fue galardonada Alejandra Janáriz Ferrándiz, del Colegio CEU San Pablo Montepíncipe, y la profesora de dicho centro Cristina Muñoz-Delgado de Mata, directora del trabajo.

La modalidad «Trabajo escolar», categoría 1.º Ciclo ESO, se declaró desierta; en la categoría 2.º Ciclo ESO, formato «Proyecto creativo», resultaron premiados Valeria Yolanda Atau Salas, Álvaro Carrillo Egea, Leidy Natalia Castaño Alvear, Araceli Noemí Cortés Lomaquiz, Judith Díaz Ciffone, Estefanía Daniela Dinu, M.ª José Fernández Martínez, Irene Gallego Sáez, Irene G.ª Mena, Laura Golpe Asensio, Irene Haro Egea, Jesús Haro Fernández, Irene Martínez Navarro, Adrián Muñoz Cernat, Victoria Navarro Parra, Amelia Navarro Rizo, Agustín Ortega González, M.ª de la Cruz Padilla Sánchez, M.ª Pérez Torregrosa, Niama Rossali Smaidi, Sandra Rubio Martínez, Valeria Soler Coca, M.ª Gómez Parra, Julia Flores Parra, David Fernández Valera, Adrián Martínez Hooper, Adrián Sánchez Martínez, Sara Rebeca Siles Catanouiu y Nayara Caparrós Parra, alumnos del IES Albujaia (Huércal-Overa, Almería), y el profesor de dicho centro escolar Juan Jesús Oliver Laso, director del proyecto.



### ***Pintura***

Se otorgó el 1.º premio a don Pablo Rubén López Sanz, por *LHD en Puerto Real*, y el 2.º, a don José Abel Sánchez Gómez, por *Esencia de puerto*.



### ***Fotografía***



En esta disciplina fue galardonado don Raul I. Arribas Pérez, por *La soledad de la cubierta*.

Asimismo, se seleccionaron para su exposición:

—*El mar de Martorell Lacave*, Antonio, de don Joaquín Cabral Domínguez

—*El ocaso de la Tercera*, de don José Antonio Parejo Cabezas

—*Mar de rayos*, de don José Antonio Parejo Cabezas

—*Amanecer antes de partir*, de don Raúl Ignacio Arribas Pérez.

### ***Modelismo naval***

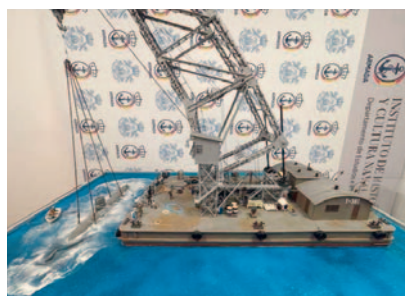
En la modalidad «Modelo naval» resultó galardonado don Federico J. Prieto Pequeño, por *Navío español de 74 cañones Montañés*, y en «Diorama», don Juan Ignacio y don Eduardo Chacón Bulnes, por *Grúa flotante Sansón Y-381*.

Asimismo, se seleccionaron para su exposición:

—*A la vista*, de don Carlos García Corona

- *Comienza la batalla...*, de don José A. Chamarro González
- *Cañones Vickers de 305/50 del acorazado Jaime I*, de don Gonzalo Moreno Zamora y doña Paloma Moreno Zamora.

Por sus actividades y vinculación con la Armada, recibieron sendos diplomas de honor el Queen Sofia Spanish Institute (QSSI), la Asociación de Amigos del Museo de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada y don José Romero de Ávila Tránchez.



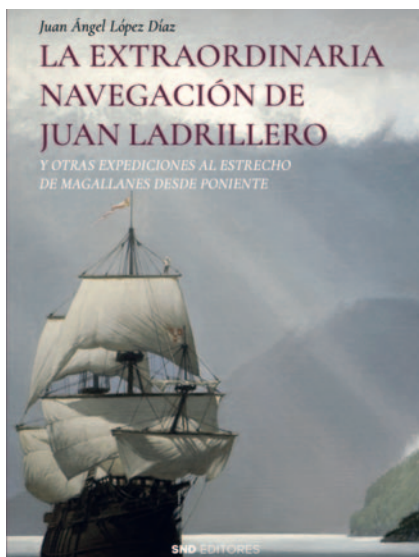
### **Presentaciones de libros en el salón de actos del Cuartel General de la Armada**

El 11 de junio de 2025 se presentó *La extraordinaria navegación de Juan Ladrillero y otras expediciones al estrecho de Magallanes desde poniente*, de don Juan Ángel López Díaz.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío. Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)
- D. Marcial Gamboa Pérez-Pardo, almirante retirado
- D. Juan Ángel López Díaz, coronel de Infantería de Marina retirado. Autor.

La presentación se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=wuuMi6aUXms>



El 19 de junio de 2025 se procedió a presentar *La bandera que nació en la mar. Los colores que nos identifican como Nación*, de don José Luis Álvarez Ruiz de la Hermosa.

Intervinieron en el acto:

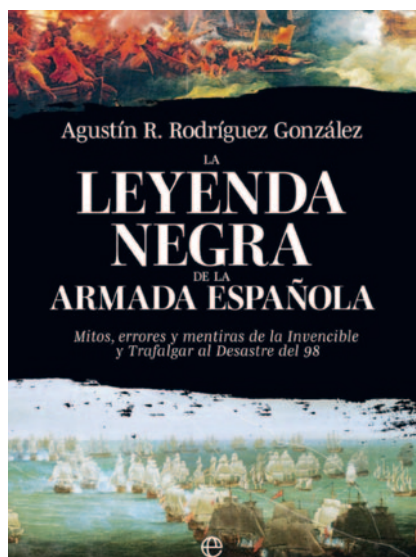
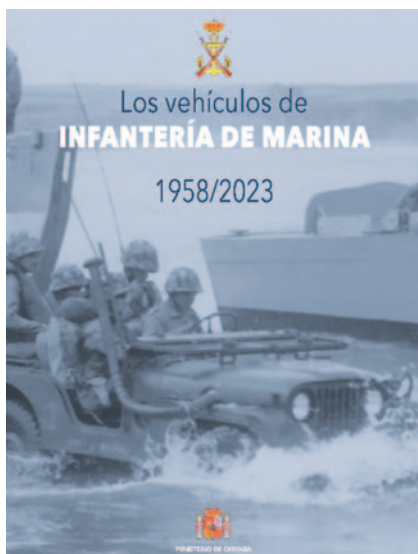
- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Ángel Tajuelo Pardo de Andrade, vicealmirante retirado
- D. Jorge Hurtado Maqueda, presidente de la Sociedad Española de Vexilología
- D. José Luis Álvarez Ruiz de la Hermosa, autor.

La presentación se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=88x663IDEbU>

El 26 de junio de 2025 se presentó la obra colectiva *Los vehículos de Infantería de Marina, 1958-2023*.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Rafael Moreno Santamaría, coronel de Infantería de Marina. Comandante de la Agrupación de Madrid (AGRUMAD)



- D. Fernando Herráiz Gracia, comandante de Infantería de Marina. Coordinador de la obra
- D. Pedro Ferro Sánchez, sargento 1.º retirado. Asesor técnico
- D. Jesús Campelo Gaínza, comandante de Infantería de Marina. Asesor histórico.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=WNYLbw7NwUs>

El 9 de octubre de 2025 se presentó *La Leyenda Negra de la Armada española. Mitos, errores y mentiras de la Invencible y Trafalgar al Desastre del 98*, de don Agustín Ramón Rodríguez González.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Agustín Ramón Rodríguez Fernández, autor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=xGGaMFYe4cs>

El 16 de octubre de 2025 se presentó *Las escuelas de los pósitos. En el centenario de la Escuela del Pósito de Cambados*, de don Antonio Magariños Compaired y doña Carmen Casal Fornos.

Intervinieron en el acto:

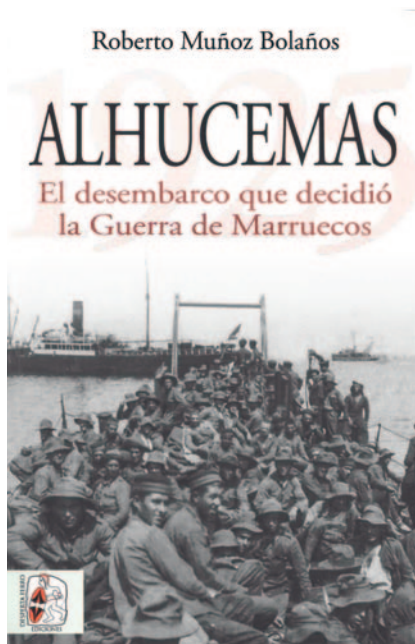
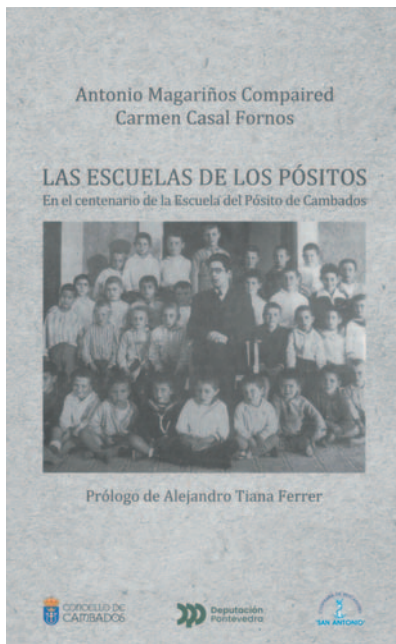
- D. Juan Escrigas Rodríguez, capitán de navío. Director del Museo Naval de Madrid
- D. Samuel Lago Ozón, alcalde de Cambados
- D. Alejandro Tiana Ferrer, catedrático de Historia de la Educación. Prologuista
- D. Antonio Magariños Compaired, coautor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/live/Q2-FNKPE8Vo>

El 30 de octubre de 2025 se presentó *Alhucemas. El desembarco que decidió la Guerra de Marruecos*, de don Roberto Muñoz Bolaños.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Fernando Puell de la Villa, del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado (UNED)
- D. Roberto Muñoz Bolaños, autor.





El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/live/1dGXp1Jg9Gw>

El 20 de noviembre de 2025 se presentó *Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos*, de don Rafel Torres Sánchez.

Intervinieron en el acto:

- D. Santiago José Acosta Ortega, coronel CINA (IHCN)
- D. Jesús García Calero, de Desperta Ferro Ediciones
- D. Rafael Torres Sánchez, autor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://youtube.com/live/QIBuVn2DWmE?feature=share>

El 27 de noviembre de 2025 se presentó *Blas de Lezo. Una vida al servicio de España*, de don Guillermo Nicieza Forcelledo.

Intervinieron en el acto:

- D. Carlos Posada Novoa, capitán de navío (IHCN)

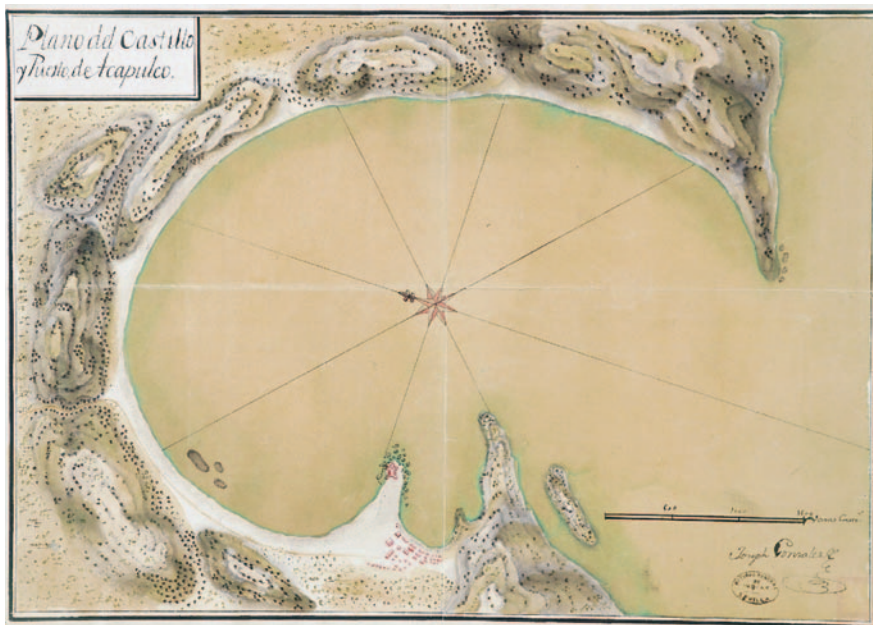
- D. Jose Manuel Vivas Urieta, general de división en la reserva
- D. Javier Santamarta, de Desperta Ferro Ediciones
- D. Guillermo Nicieza Forcelledo.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://youtube.com/live/p1JggbB1VN0?feature=share>

### «Proyecto de digitalización de los viajes de exploración de los españoles por el Mar del Sur y más allá»

El «Proyecto de digitalización de los viajes de exploración de los españoles por el Mar del Sur y más allá», dirigido por el capitán de navío Juan Ozores Massó, está enfocado a la digitalización de las derrotas o rutas marítimas realizadas por los españoles a lo largo y ancho de los mares del mundo, principalmente aquellas relativas a la exploración del Pacífico o Mar del Sur, las costas americanas y cualesquiera otras de interés.

Estos viajes de exploración supusieron un decisivo avance científico al permitir corroborar empíricamente muchas de las aseveraciones que se sostenían sobre la Tierra; además, constituyeron un paso de gigante a



escala mundial en los ámbitos del conocimiento, las comunicaciones y los intercambios de todo orden, así como en el desarrollo y proyección de España en el mundo.

Las derrotas o rutas marítimas han sido discutidas por diferentes historiadores y oficiales de la Armada y han quedado recogidas en una obra en tres tomos titulada *Descubrimientos españoles por el Mar del Sur*, publicada por la Editorial Naval en 1992. Además, esa información se ha completado con otro tipo de documentos históricos e imágenes encontradas en los archivos y bibliotecas nacionales.

A continuación, se publican los enlaces de las últimas actualizaciones:

- Álvaro de Saavedra y Cerón
- Alonso de Arellano
- Ruy López de Villalobos
- Bernardo de la Torre
- Íñigo Ortiz de Retes
- Miguel López de Legazpi
- Andrés de Urdaneta
- Pedro Sánchez Pericón
- Álvaro de Mendaña 1
- Álvaro de Mendaña 2
- Pedro Fernández de Quirós
- Pedro Luis Váez de Torres
- Bruno de Heceta.

## Otras noticias

### *Presentación de la moneda conmemorativa del XCVII Crucero de Instrucción del buque escuela Juan Sebastián de Elcano*

El pasado día 2 de junio, el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) y la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre presentaron conjuntamente, en un acto en el Museo Naval de Madrid, una moneda de colección de 40 euros, en plata de ley, que reproduce en su anverso la efigie de S.A.R. la princesa de Asturias, doña Leonor de Borbón y Ortiz, y en su reverso, al *Juan Sebastián de Elcano*. La emisión obedece al XCVII Crucero de Instrucción del buque escuela de la Armada española, en el que participa doña Leonor. El acto estuvo presidido por el almirante director del IHCN, Enrique Torres Piñeyro, y la presidenta-directora general de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Isabel Valldecabres Ortiz.



El evento se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=UNeD9Swi6s0>

### *V Centenario de la expedición de Loaysa-Elcano*

Con motivo del 500.º aniversario de la partida desde el puerto de A Coruña de la expedición comandada por García Jofre de Loaysa, en la que también participó el marino Juan Sebastián de Elcano, la Armada española ha organizado una agenda conmemorativa de alto valor histórico y cultural, desarrollada entre los días 23 y 28 de julio en la ciudad herculina.

En este contexto, la Armada, en colaboración con el Instituto de Historia y Cultura Naval, la Real Orden de Caballeros de María Pita, el Instituto Cornide, la Autoridad Portuaria de A Coruña, el Ayuntamiento coruñés, la Asociación de Historia y Cultura Militar y otras entidades culturales y académicas,

articuló un programa de actividades que conjugó divulgación, homenaje institucional, presencia naval y producción editorial.

Se puede acceder al programa completo en el siguiente enlace: <https://www.puertocoruna.com/w/conmemoraci%C3%B3n-loaysa>

### *V Centenario del almirante don Álvaro de Bazán*

El Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, junto con la Asociación «500 Aniversario Álvaro de Bazán», presentaron el día 29 de octubre de 2025 un completo programa de actos conmemorativos del V Centenario del nacimiento del almirante invicto Álvaro de Bazán, que se celebrará en 2026.

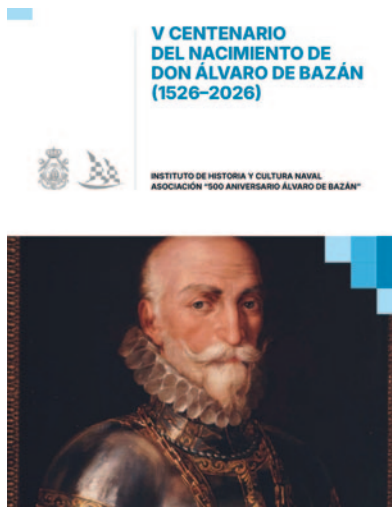
El acto institucional, que estuvo presidido por el vicealmirante Enrique Torres Piñeyro, director del IHCN, contó con Trinitario Betoret, presidente de la ADB500, además del decimoquinto marqués de Santa Cruz, Álvaro Fernández-Villaverde y Silva, y la alcaldesa de Viso del Marqués.

Se presentó el calendario de actividades que acoge el vídeo *Jornada histórica de Álvaro de Bazán*, una expo de Daniel Parra sobre la batalla de Lepanto, la celebración de las Jornadas de Historia Marítima o la entrada de la fragata 101 *Álvaro de Bazán* en el puerto de Motril.

La jornada incluyó una visita guiada al museo-palacio y a una exposición del archivo histórico que alberga esta joya renacentista arrendada por el marqués de Santa Cruz a la Armada, desde 1948, por el simbólico precio de una peseta, aunque con el compromiso de conservar y mantener un espacio único no solo en la Mancha, sino en toda la geografía española.

El espacio escogido para la presentación de esta conmemoración tan especial fue el Palacio del Marqués de Santa Cruz, sede del Archivo Museo Álvaro de Bazán, un espacio construido entre los años 1564 y 1586 por orden del almirante invicto.

El calendario completo de actividades está disponible para su descarga en la web oficial del Instituto de Historia y Cultura Naval, en el siguiente enlace: <http://bit.ly/3LlbhLD>





### *Conferencias*

El pasado día 21 de julio, en el aula de cultura del Real Club de Golf Vista Hermosa, de El Puerto de Santa María (Cádiz), el capitán de navío Juan Ozores Massó, del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «La Marina del duque de Osuna: tecnología, profesionalización y estrategia naval».

El conferenciante señaló la importancia del duque y de su visión, adelantada para su tiempo, en cuestiones de construcción, profesionalización y estrategia naval. Hizo un repaso a la vida y obra del insigne marino, señalando que, a tenor de la documentación por él manejada, Osuna fue la primera autoridad que profesionalizó las dotaciones de las escuadras y, por ende, de la Armada, lo que se tradujo en una mejora de su adiestramiento que conduciría a unos años de victorias contra el Turco y la piratería berberisca del Mediterráneo.

El pasado día 29 de octubre, en la Universidad Pontificia de Comillas, el capitán de navío Carlos Posada Novoa, del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «El Galeón de Manila y China: influencia mutua durante la dinastía Ming».

Esta conferencia está incluida en el encuentro *La Ruta de la Seda del Pacífico y su conexión histórica con España*.