

**CAMINOS DE ARTE Y PATRIMONIO  
A TRAVÉS DEL DUERO**

**BIBLIOTECA 36  
ESTUDIO E INVESTIGACIÓN**



**SURCAR LOS AIRES HASTA SUBIR COMO  
LA ESPUMA: SOBRE VIAJEROS CONTEMPORÁNEOS  
EN LA RIBERA DEL DUERO**

José Luis Hernando Garrido  
UNED - Centro Asociado de Zamora



Escribió Eduardo de Ontañón que en Coruña del Conde “un pueblo de erizado perfil, que toma el sol en la «Ribera» burgalesa, cuentan que nació y murió el primer aviador español, un hombre de la segunda mitad del siglo XVIII, llamado Diego Marín, pastor de oficio” (“El primer hombre que voló sobre España”, *Estampa*, 4/VI/1932). Uno de los primeros y más tempranos viajes frustrados en la Ribera fue el urdido y casi culminado por Diego Marín Aguilera (1758-1800), el pionero aviador de Coruña del Conde, que ideó un artilugio para serrar los mármoles de Espejón y quiso ir volando hasta El Burgo de Osma y Soria con escaso éxito<sup>1</sup>. Cuentan que si el 15 de mayo de 1793 voló 431 varas (casi 360 metros), mas su portentoso ingenio aeronáutico, nacido en una sudada forja de Coruña, debió descabalar al soltarse un perno. Más tarde, el aparato fue disuasoriamente quemado por el vecindario, con la aquiescencia del Santo Oficio, siempre alerta y diligente; sin poder impedir que en 1973 plantaran junto al castillo un monolito y en 1993 un caza Lockheed T-33 [fig. 1] (que en 2013 fue desanclado y destinado al Museo del Aire en Cuatro Vientos)<sup>2</sup>.

El artefacto aéreo se inspiró en las hechuras de un buitre o una rapaz y debió ir aparejado con plumas naturales, Diego Marín llegó a cobrar águilas “que acarrea reuniendo carnes muertas en un sitio donde construyó una tapia, y apenas cogía una la hacía morir por asfixia, la desplumaba, pesaba el cadáver con los húmedos y aparte la cantidad de pluma”<sup>3</sup>, sirviendo al ribereño para lanzarse desde el torreón más elevado del castillo y alcanzar la otra orilla del río Arandilla. La contundente respuesta por parte de sus paisanos, hizo que Diego el “icaria-

no”, se llevara un disgusto descomunal, seguido de una profunda depresión que le llevó por el camino de la amargura, falleciendo media docena de años después del incidente con sólo 42 años. Llama la atención que nuestro piloto de pruebas fuera de oficio pastor y no ingeniero de sistemas, para que vean que hacer ascos a profesión tan introspectiva y humanista no es sino melindre de papanatas, remilgo de entrevistador laboral o aspaviento de nuevo rico.



Fig. 1.-Lockheed T-33 junto al castillo de Coruña del Conde (Burgos).

Parece que Diego, tras proferir algunos juramentos de grueso calibre que no podemos siquiera recordar, y menos mentar; fue el primer ser humano en volar en una especie de planeador, aquí echamos a volar la imaginación, adelantándose a John Montgomery [fig. 2], Otto Lilienthal y los hermanos Wright. Lástima que una avería en el ala, o en el remo, no sabemos muy bien qué pudo ocurrir, le impidieron registrar la marca e iniciar una gira de vuelos de exhibición a la espera de patentar tan sin-

<sup>1</sup> Como *el aviador* aparece consignado en una nota al margen en su partida de bautismo (1758). Cf. Javier IGLESIA BERZOSA, *Burguesía y revolución liberal en la Ribera del Duero burgalesa (1788-1840)*, vol. I, Burgos, 2018, pp. 259-260.

<sup>2</sup> En Antigüedad, pueblecito cerratense cuna de destacados pilotos militares, sigue anclado un cazabombardero F-4 Phantom II (operativo hasta 1989) cedido por el Ejército del Aire.

<sup>3</sup> *Diario de Burgos*, 9/XII/2012.

gular medio de desplazamiento bastante antes que los hermanos Montgolfier inventaran el globo aerostático y la *Grande Armée* napoleónica invadiera la Península Ibérica surcando tierras burgalesas en airoso paseo militar que de Boceguillas abajo se tornó borrascoso.

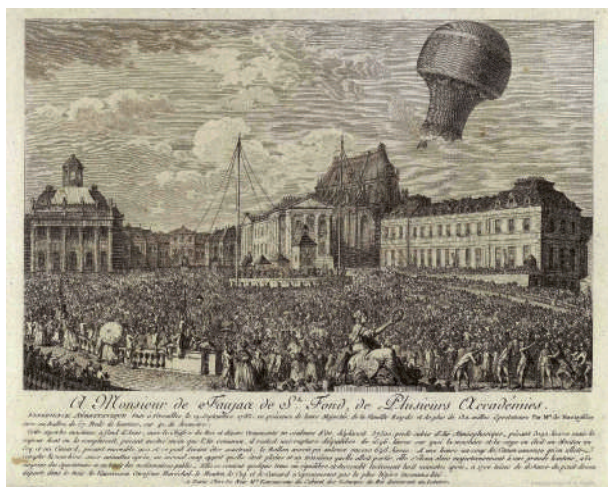


Fig. 2.-Vuelo aerostático de Montgolfier en Versailles en 1783.

En 1784, el infante Gabriel de Borbón (1752-1788), hijo de Carlos III, había apoyado con entusiasmo el proyecto del ingeniero militar tinerfeño Agustín de Betancourt y Molina (1758-1824)<sup>4</sup> de volar un globo en Aranjuez el 28 de noviembre de

1873<sup>5</sup>, aparato muy similar al que los hermanos Montgolfier habían elevado desde el castillo de La Muette el 21 de noviembre de 1783. Gabriel de Borbón fue políglota, traductor de Salustio, clavecinista, melómano y numismático empedernido, amante de la aerostática y generoso mecenas, aunque murió muy joven por culpa de la viruela.

El aeronauta francés afincado en Londres Jean-Pierre Blanchard cruzó, junto a su pagano norteamericano John Jeffries, el Canal de la Mancha el 7 de enero de 1785. En junio del mismo año Pilâtre de Rozier y el físico Romain habían intentado idéntica hazaña partiendo desde Boulogne-sur-Mer, pero murieron al incendiarse su nave.

Los días 17 y 29 de septiembre de 1786 Livinio Stuyck, su hijo Juan y Diego Belinchon soltaron globos no tripulados desde la Real Fábrica de Tapices de Santa Bárbara para disfrute de sus familias y los selectos lectores del *Diario de Madrid*. Por cierto que en 1788 el *Manual Literario* daba noticia del *Viaje aéreo: carta de un mercader de Manila a un amigo de Burgos, su data a 2 de junio de 1784, y su recibo en 6 del mismo mes, y año*, escrita por José Santos de Teza y Tosantos, donde describía las ventajas de viajar por los aires entre Filipinas y la Península, glosa puramente literaria aunque la mar de original<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Director del Real Gabinete de Máquinas desde 1792 y promotor de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid (creada en 1802), trabajó sobre telares, prensas hidráulicas, cañones de hierro, máquinas de vapor, dragas, ingenios eólicos para desecar terrenos pantanosos y telégrafos ópticos. De espíritu decididamente afrancesado, marchó a París tras la invasión napoleónica de España y desde 1807 frecuentó Rusia invitado por el zar Alejandro I. Mariscal del ejército imperial ruso, llegó a ser director del Departamento de Vías de Comunicación y supervisor de los planes urbanísticos de San Petersburgo, Kronstadt y Nizhni Novgorod, amén de dirigir infinidad de obras públicas: el puente sobre el Málaya Nevka, la draga de Kronstadt, el canal Betancourt, la Columba de Alejandro I o los andamiajes para la catedral de San Isaac en San Petersburgo, la catedral de la Transfiguración en Nizhni Nóvgorod, el picadero de Moscú o proyectar la navegación a vapor por el Volga. Por cierto, Juan Manuel Martín de Balmaseda (1798-1846), nacido en Fuentesecén, también murió en San Petersburgo, aunque dos décadas más tarde, tras exiliarse al final de la Primera Guerra Carlista y ponerse al servicio del zar Nicolás I. Quien estuvo allí, por Rusia, aunque no dejó sus huesos fue el bailarín flamenco nacido en Burgos Juan Martínez, que –junto a su compañera Sole– les pilló la revolución soviética de gira por San Petersburgo, Moscú y Kiev en 1917 y noveló memorablemente Manuel Chaves Nogales en 1934.

<sup>5</sup> En El Prado conservamos un lienzo de Antonio Carnicero refiriendo el vuelo de Pilâtre de Rozier y el marqués d’Aile en El Escorial de 23 de noviembre de 1783, o tal vez el vuelo de Bouclé en los jardines de Aranjuez de 5 de junio de 1784. En 1792 el barcelonés Domingo Badía y Leblisch (científico, inventor, dramaturgo, viajero impenitente, orientalista y futuro espía afrancesado apodado *Alí Bey*) escribió un *Ensayo sobre el gas y máquina o globos aerostáticos* (dedicado a Manuel Godoy) y en Córdoba en 1795, donde trabajó como administrador de la Fábrica de Tabacos, llegó a fabricar infructuosos prototipos, con el permiso del Consejo Supremo de Castilla, antes de arruinarse y dedicarse al espionaje por tierras musulmanas –a sueldo de Godoy– con la coartada de ser un príncipe sirio de origen abasí (cf. Patricia ALMARCEGUI ELDUAYEN, “La biblioteca de Alí Bey”, *Cuadernos de Estudios del Siglo XVIII*, 10-11 (2002), pp. 5-16; Susana CALVO CAPILLA, “Exploradores audaces”, *Rinconete* de 18/III/2003, ed. electrónica en [https://cvc.cervantes.es/el\\_rinconete/antiores/marzo\\_03/18032003\\_02.htm](https://cvc.cervantes.es/el_rinconete/antiores/marzo_03/18032003_02.htm), consultada en junio de 2021; Fernando ESCRIBANO MARTÍN, “El peregrino Alí Bey, un «príncipe abasí» español del siglo XIX”, *Arbor*, 180 (2005), pp. 757-771; Zeinab MEGHRAF, “Domingo Badía y Leblisch *alías* Alí Bey el Abbasi. Un agente-espía de Godoy en Marruecos (1803-1805)”, *Cuadernos de Estudios del Siglo XVIII*, 30 (2020), pp. 413-445).

<sup>6</sup> Jesusa VEGA, *Ciencia, Arte e Ilusión en la España Ilustrada*, Madrid, 2010, p. 170.

Las primeras ascensiones aerostáticas hispanas fueron rematadas por Vicente Lunardi (embajador del reino de Nápoles ante Gran Bretaña que realizó multitudinarias pruebas en Londres en 1784) el parque del Buen Retiro y el Palacio Real de Madrid en 1792-93, siendo inmediatamente retomadas por el capitán Proust y los artilleros de la Academia de Segovia desde San Lorenzo del Escorial ante Carlos IV. Por toda Europa se crearon desde fines del siglo XVIII cuerpos de aerostación y durante la batalla de Colinas de San Juan de 1898 en Cuba los norteamericanos utilizaron un globo de observación que fue derribado por la artillería hispana.

En 1884 se había creado la primera unidad española de aerostación militar a partir de un batallón de telégrafos, realizó sus primeros vuelos en 1889, durante los mismos participaron entusiastas la reina regente María Cristina y la infanta Isabel de Borbón (primogénita de Isabel II). La compañía de aerostación, fundada en Guadalajara en 1896, alcanzó rango de servicio y se convirtió en comandancia exenta en 1901. El servicio organizó en Burgos la observación en vuelo del eclipse de sol que tuvo lugar el 30 de agosto de 1905.

Jules Védrines aterrizó aterido en Getafe en 1911, fue el vencedor del rally París-Madrid, el único de los 19 participantes inscritos, incluyendo a Roland Garros, que pudo completar la arriesgada aventura aeronáutica [fig. 3]. El hombre había sufrido una avería en Quintanapalla, donde aterizó de emergencia y que consiguió reparar. Voló después hasta Gamonal y al día siguiente, un 26 de mayo, partió rumbo sur, sobrevolando Aranda a unos 800 metros de altura a muy primeras horas de la mañana hacia Santo Tomé del Puerto, las cumbres de Somosierra, El Molar y la ciudad de Madrid. También pasó Juan Pombo Ibarra (1881-1939) sobre la Ribera arandina y Somosierra en su vuelo de enero de 1916 entre Santander y Madrid<sup>7</sup>.



Fig. 3.-Jules Védrines (1881-1919).

El servicio de Aeronáutica Militar no se creó hasta 1913, siendo dirigido por Alfredo Kindelán (estuvo al mando de la primera escuadrilla aeronáutica que participó en la guerra de Marruecos), pasando los especialistas en aviación –procedentes del cuerpo de Ingenieros– a las nuevas instalaciones en Cuatro Vientos. El mismo año de 1913 se creó la *Escuela Nacional de Aviación* en Getafe, integrada en 1917 en el ministerio de la guerra<sup>8</sup>.

Eduardo de Ontañón y Levantini (1904-1949) también viajó de lo lindo, aunque optó por el ferrocarril y el barco (el célebre *Sinaia*) para exiliarse en Inglaterra y México sin ir más lejos, desde donde regresó en 1948, visitando Medina de Pomar junto a su hijo Jacinto y falleciendo en Madrid al año siguiente a causa de un cáncer terminal. Un artículo de la revista *Vértice*, editada por Falange en San Sebastián en 1937, le denunciaba disparatadamente –junto al “torvo judío” Max Aub– como responsable de introducir en el norte de España individuos infectados con la enfermedad del sueño –la tripanosomiasis– a cuenta de la picadura de la mosca tsetse para infundir derrotismo entre los combatientes

<sup>7</sup> Emilio HERRERA ALONSO, *Retablo aeronáutico de Cantabria*, Santander, 2002, p. 141.

<sup>8</sup> Francisco A. GONZÁLEZ REDONDO y Francisco GONZÁLEZ DE POSADA, “En torno a los orígenes de la aeronáutica española”, *Llull. Boletín de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias*, 35 (2012), pp. 211-228. Kindelán fue director general de Aeronáutica con Primo de Rivera en 1926. Se exilió en Francia y Suiza tras ser proclamada la segunda república en 1931 y regresó a España en 1934 para apoyar a los militares golpistas y convertirse en jefe del Aire y sus apéndices del Eje, aunque durante la dictadura franquista el ya retirado teniente general –enfascado en la redacción de sus cuadernillos bélicos– nunca ocultó sus convicciones monárquicas, fue obsequiado con un marquesado y ¡lo que son las cosas! con un sillón en la Academia de la Historia.

franquistas<sup>9</sup>. Ontañón había escrito un delicioso artículo: “Marinos de Tierras de Campos: Un viaje de siete días por agua en el interior de Castilla”, que aludía a nativos marinos de agua dulce<sup>10</sup>.

El monasterio de La Vid, muy cerca de la villa de Aranda, perteneció entre 1865 y 1926 a la ultramarina provincia agustina de Filipinas, circunscripción que tuvo su origen en 1565, cuando fray Andrés de Urdaneta y otros cuatro compañeros agustinos llegaron hasta Filipinas en la expedición de Legazpi para evangelizar el archipiélago, esfuerzo ampliado en 1575 hasta China por los hermanos Martín de Rada y Jerónimo Marín.

En un principio los agustinos que iban a ser destinados al Extremo Oriente se formaban en el Real Colegio-Seminario de Valladolid, por donde pasaron más de 3.000 religiosos responsables de la fundación y administración de unos 300 pueblos, 272 parroquias, 187 iglesias, 60 escuelas, 7 colegios y una universidad<sup>11</sup>. En 1865 el capítulo general de la orden agustina decidió adquirir una nueva casa en La Vid con la intención de preparar a un mayor

número de jóvenes profesos, futuros misioneros en Asia. Un edificio por aquel entonces exclaustrado y abandonado por los premonstratenses, que fue a parar a manos de don Lorenzo Flores Calderón (y más tarde al marqués de Villandrando y a Juan Monedero y Monedero). El órgano y el retablo del panteón marcharon a la colegiata de Roa, la estantería de la biblioteca a punto estuvo de ir a parar al Congreso de los Diputados y la colección de plata derecha a la catedral de El Burgo.

Algunos colonos demolieron pisos, ahumaron habitaciones y astillaron puertas y ventanas para sacar leña. Los claustros habían servido como cajerías y para jugar a los bolos y la pelota. Las cajerías de la sacristía estaban desvencijadas y más que podridos los cajones bajos a cuenta de las inundaciones de 1860. Los fondos de su biblioteca estaban compuestos por casi 2.000 volúmenes, el grueso en pergamino, a punto de naufragar a cuenta de las grandes grietas que surcaban sus bóvedas<sup>12</sup>. Las bóvedas del templo también se encontraban en muy mal estado, por las del presbiterio se colaba el agua a raudales; y en la que cerraba la escalera prin-

<sup>9</sup> Vid. Ignacio FERNÁNDEZ DE MATA, “El exilio y la memoria: Eduardo de Ontañón”, en *Emigración e integración cultural. Antropología en Castilla y León e Iberoamérica*, coord. de Ángel Baldomero Espina Barrio, Salamanca, 2003, pp. 151-186; Ignacio SOLDEVILA DURANTE, “Nuevo viaje a Erewhon”, en *Imágenes del mundo. Seis estudios sobre literatura de viajes*, ed. de Eloy Navarro Domínguez, Huelva, 2014, p. 151. “Eduardo de Ontañón Levantini fue el periodista más interesante, heterodoxo y moderno que dio Burgos durante la primera mitad del siglo XX. Miembro de una saga de periodistas vinculados al liberalismo decimonónico y a la fundación de la Institución Libre de Enseñanza, el mundo de la prensa fue para él, más que un destino, una ambición y pasión. Editor, poeta, agitador cultural..., su profesión y compromiso le llevaron de Burgos a Madrid, Valencia, Barcelona, Francia, Inglaterra y México. Tras unos tempranos comienzos en la prensa satírica local y en los versos tardomodernistas, Ontañón devino en necesario agitador cultural del Burgos primorriverista y republicano. Quien fuera uno de los primeros cultivadores del ultraísmo en España, fue núcleo de artistas y empeños de transformación local y regional —Parábola—. También renovador del periodismo burgalés y cultivador de la nueva biografía orteguiana. En 1935 arribó exultante a Madrid. Aquella primera culminación a través del alucinado mundo de las vanguardias hacia nuevas cabeceras, al encuentro de hombres nuevos como él, parecía abrir el portón de los sueños. Tales compromisos y empeños editoriales dejaron hondo poso en el tipo de periodismo cultural practicado por Ontañón —*Estampa, El Sol, El Heraldo de Madrid, La Gaceta Literaria...*—. Desde luego, la Guerra Civil torció todo plan vital. La urgencia y el ideal marcaron las nuevas directrices de la prensa y Ontañón puso su leal hacer al servicio de la República —Madrid, Valencia, Barcelona— en artículos, crónicas y libros... Hasta el desastre final. Luego, el exilio: los vergonzantes campos de concentración franceses, su rescate cuáquero —Inglaterra—, y por fin, paquebote *Sinaia* mediante, México. La nueva España jugó el engaño del renacer: recuperar los proyectos preguerra, retomar el tiempo roto. Pero el mundo respiraba agitación y conflicto. Fue un tiempo fructífero, sí: cinco libros publicados, más dos inéditos y centenares de artículos. Pero a pesar de las nuevas colaboraciones en prensa, de los nuevos libros, de nueva editorial, llegaron desengaños, los conflictos de los grupos exiliados..., y el desamor. El intento de publicación de uno de aquellos inéditos lo acercó, en 1948, a España. Fue una visita desoladora e infructuosa que, sin él saberlo, culminaría en muerte —oscura, triste, en el olvido—” (Ignacio FERNÁNDEZ DE MATA, “*Navigare necesse est. De la vanguardia al compromiso: Eduardo de Ontañón (1904-1949)*”, en *Comunicación y Espectáculo. Actas del XV Congreso de la Asociación de Historiadores de la Comunicación*, Porto, 2017, ed. electrónica en [https://xvcongressoahc2017.up.pt/images/Versao\\_final\\_Programa\\_del\\_XV\\_Congreso\\_de\\_la\\_AHC.pdf](https://xvcongressoahc2017.up.pt/images/Versao_final_Programa_del_XV_Congreso_de_la_AHC.pdf), consultada en junio de 2021, que no llegó a verse publicada en las actas definitivas coord. de Helena Lima, Ana Isabel Reis y Pedro Costa, Porto, 2018).

<sup>10</sup> Vid. *Palencia en los libros de viajes*, ed. de Luis Antonio Arroyo Rodríguez, Marina Arana Montes y Cesáreo Pérez González, Palencia, 2008, pp. 392-394.

<sup>11</sup> José Ignacio ALONSO, “El monasterio de Santa María de la Vid colegio-seminario de los agustinos filipinos (1865-1926)”, *Archivo Agustiniense*, n.º 196 (1994), pp. 209-210.

<sup>12</sup> Juan José VALLEJO PENEDO, “La biblioteca del monasterio de Santa María de La Vid”, *Biblioteca Estudio e Investigación*, 10 (1995), pp. 11-22.

cial “la obra más atrevida del convento”, bajaban cascadas cuando llovía en abundancia.

Con la ayuda de varios obreros de los pueblos próximos (Linares, Zuzones o Langa) y maestros arandinos y oxomenses, los agustinos repararon toda la casa, en especial sus cubiertas, claustros y celdas para poder acoger a más de noventa frailes. Dispuso además un nuevo órgano, veinte cuadros, casullas filipinas, campanas para la gallarda espadaña, un gabinete de historia natural y un monetario que inició el padre Tirso López Bardón a partir de piezas conseguidas en la ciudad vieja de Clunia y otras 3.000 adquiridas por el padre Manuel Díez González en Madrid hacia 1881, amén de las aportadas por monseñor Lagüera (1887), Félix Hinojal (párroco de Peñalba de Castro) y Aniceto Cámara y Arranz (párroco de Casanova, hoy Peñaranda de Duero)<sup>13</sup>.

El personal directivo del nuevo seminario de La Vid era nombrado desde Manila. Los aspirantes que terminaban la carrera eclesiástica y previo examen general de moral, eran destinados a las diversas islas Filipinas donde, con la ayuda de un padre anciano, aprendían alguna de las lenguas locales y ensayaban la cura de almas<sup>14</sup>.

Burgalés fue el padre Benito Varas, constructor del convento y templo de Lipá (1865-1894). Junto al hermano asturiano Elías Nebreda, aclimató el café en la provincia de Batangas y urbanizó su población [fig. 4], construyendo carreteras y un par de puentes. El padre Agustín Villanueva, natural de Pradoluengo (1848), abrió –junto al asturiano Elías

Suárez– nueva ruta misionera en la región china de Hunan septentrional, falleciendo en Manila en 1886<sup>15</sup>.

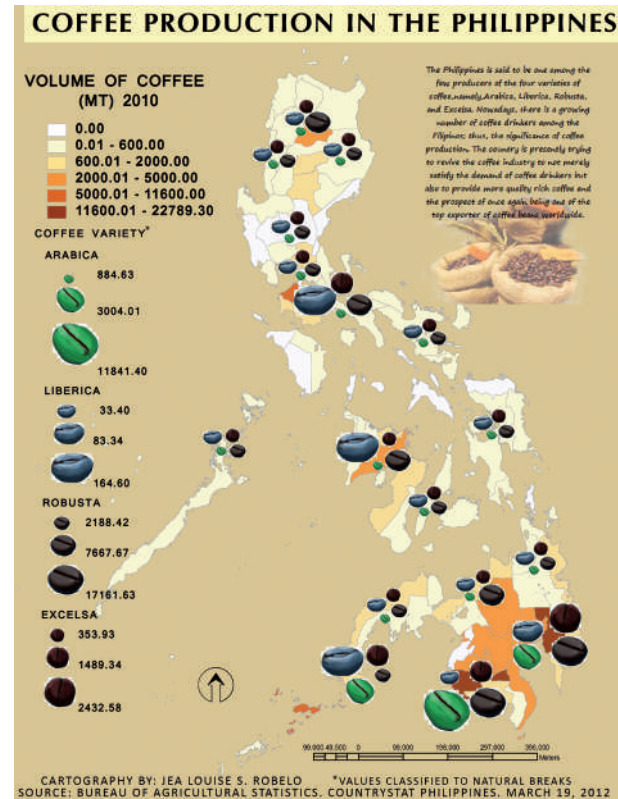


Fig. 4.-Cafés de Filipinas.

Otro fraile agustino como Arsenio del Campo Monasterio llegó a ser obispo de Nueva Cáceres (1887-1902), nacido en la villa cerratense de Bal-

<sup>13</sup> ALONSO, *op. cit.*, pp. 221-226; José Antonio ABÁSULO ALVAREZ y Soledad PARRADO, “Las monedas ibero-romanas de la colección numismática del monasterio de Santa María de La Vid (Burgos)”, en *Rutas, ciudades y monedas en Hispania. Actas del II Encuentro Peninsular de Numismática Antigua*, coord. de Gloria Mora, Rui Manuel Sobral Centeno y M<sup>a</sup> Paz García-Bellido de Duego, Porto, 1999, pp. 201-214.

<sup>14</sup> Agustinos, jesuitas y dominicos escribieron gramáticas y vocabularios en lenguas locales como el ilocano, el pampango, el bisaya-hiligayno, el bisaya-cebuano y el tagalo (Blas SIERRA DE LA CALLE, “Evangelización e inculturación en Filipinas”, en *El sueño de ultramar*, Madrid, 1998, p. 49. De los más de 2.000 agustinos desplazados hasta Filipinas, unos 500 escribieron en alguna lengua autóctona, sin contar los que lo hicieron en español, latín y chino, redactando catecismos, manuales parroquiales, novenas, pastorales, sermones, meditaciones, ejercicios espirituales, gramáticas, diccionarios, trabajos socio-políticos, de arte, arqueología, música, catálogos, memorias, descripciones geográficas, biografías, relatos de viajes, mapas, ritos y costumbres, botánica, zoología, novela o poesía. Fray Andrés Carro Paisán (Pedrosa del Príncipe, 1733-Manila, 1806) coordinó un *Vocabulario iloco-español* (1793) y un *Vocabulario de la lengua ilocana* (1849), fray Mateo Rodríguez (Villabasil, 1820-1887) escribió en bisaya-panayano y Mateo Díez (Belorado, 1842-Valladolid, 1922) en bisaya-cebuano (vid. Pedro GARCÍA GALENDE, “Labor científica de los agustinos en Filipinas (Historia, lingüística, ciencias naturales, etc.) (1565-1898)”, *Archivo Agustiniario*, n.º 188 (1986), pp. 85-135).

<sup>15</sup> Elviro J. PÉREZ, *Catálogo bio-bibliográfico de los religiosos agustinos de la provincia del Santísimo Nombre de Jesús de las Islas Filipinas desde su fundación hasta nuestros días*, Manila, 1901, pp. 600-601; Teófilo APARICIO LÓPEZ, “Presencia misionera burgalesa en Nueva España y Filipinas”, *Archivo Agustiniario*, n.º 189 (1987), pp. 231-232; Policarpo HERNÁNDEZ, “Los Agustinos y su labor social en Filipinas”, *Archivo Agustiniario*, n.º 211 (2012), pp. 82-83.



tanás en 1839, tomo el hábito en el colegio de los agustinos de Valladolid en 1857 y fue ordenado sacerdote en Manila en 1863. Aprendió cebuano en las islas Visayas [fig. 5] y fue prior del convento del Santo Niño en Cebú, procurador de la orden en Filipinas (1873-85) y procurador general de la provincia de España desde 1885, accedió a la diócesis de Nueva Cáceres en 1888. En 1898, encontrándose enfermo, pudo salir de Filipinas –con permiso de la armada norteamericana– en el navío germano *Darmstadt* con destino a Shangái, y desde allí a Marsella y Barcelona, nombrado obispo de Epifanía de Cilicia (Turquía) en 1912, falleció en Valladolid en 1917<sup>16</sup>.



Fig. 5.-Islas Visayas (Filipinas).

Hubo otros burgaleses que, por razones muy distintas, viajaron hasta Extremo Oriente. Marcelo Adrián Obregón [fig. 6], nacido en Villalmanzo en 1877, fue uno de los 33 *últimos de Filipinas*. Destinado a las islas a inicios de 1896, terminó en el Batallón Expedicionario de Cazadores n.º 2, donde combatió contra los insurgentes tagalos en Silán, los montes de Paray, Managondón y Bulacán, hasta que en junio de 1898 marchó al pequeño poblado de Baler (Luzón), cuya iglesia se convirtió en inexpugnable fortín. En lo alto de la torre, Marcelo estableció un puesto de vigilancia, seguramente por ser el mejor tirador de la compañía. El beriberi, la

disentería y algunas deserciones fueron minando a los resistentes, que aún así aguantaron un sitio de 337 días<sup>17</sup>. El teniente Cerezo se negó a dar crédito a los emisarios que aseguraban que la guerra y la ocupación española habían terminado; pensó que eran embustes para forzar su rendición. Finalmente, el 1 de junio de 1899 el teniente coronel Cristóbal Aguilar y Castañeda les entregó unos periódicos peninsulares informando sobre la capitulación española en Cuba y Filipinas. Era la prueba definitiva que les hizo deponer las armas.



Fig. 6.-Marcelo Adrián Obregón (1877-1939).

Tras ser homenajeado y condecorado, Marcelo Adrián regresó a su antiguo puesto de trabajo en un comercio madrileño y se casó con su prometida Hilaria Cuesta, trabajando como operario de guardamuebles en el palacio real. En verano de 1936 consiguió escapar de Madrid y fue a refugiarse en el pueblo conquense de Buenache de Alarcón, de donde era natural su mujer y donde tenía una sobrina maestra –Hilaria Aragozo– que había criado en Madrid. Marcelo murió poco antes de terminar

<sup>16</sup> Manuel GONZÁLEZ POLA, “La jerarquía eclesiástica de Filipinas en la última década del siglo XIX”, en *El lejano Oriente español: Filipinas (siglo XIX). Actas de las VII Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 1997*, Madrid, 1997, p. 839.

<sup>17</sup> El beriberi era resultado de la absoluta carencia de vitamina B1, produciendo lesiones musculares, hepáticas y nerviosas; provocando cansancio agudo, dificultad respiratoria y taquicardia; los afectados podían llegar a verse afectados de parálisis, dilatación cardíaca y colapso circulatorio, cf. Miguel VELAMAZÁN PERDOMO, Adolfo R. MENÉNDEZ ARGÜÍN y Vicente VELAMAZÁN PERDOMO, “Rogelio Vigil de Quiñones. Un médico militar entre los últimos de Filipinas”, en *El lejano Oriente español...*, p. 701.

la guerra civil, el 13 de febrero de 1939. En 2000 el burgalés fue el último de *los últimos de Filipinas* en ser enterrado en el monumento a los Héroes de Cuba y Filipinas que en alza en el cementerio de La Almudena de Madrid [fig. 7]<sup>18</sup>.



Fig. 7.-Monumento a los Héroes de Cuba y Filipinas en el cementerio de La Almudena de Madrid.

Ciriaco Fuentes Olmo, había nacido en Buezo y fue sargento de infantería en Filipinas. En 1897 fue desplazado a Iba y avanzó hasta Silang, siguiendo

órdenes del general Jaramillo para defender Manila, razón que motivó la obtención de la cruz de primera clase de la real orden de San Fernando en 1901.

Emilio Calleja Isasi (1830-1906), nacido en Burgos, estuvo destacado en Cuba como capitán general en 1886-87 y 1893-95. Con anterioridad pasó por Santo Domingo, Puerto Rico y Cuba (1860-1873), regresando a España y participando como general de brigada poniendo sitio a Cartagena y participando en la batalla de Minglanilla durante la tercera guerra carlista. Llegó a ser senador electo por las provincias de Valladolid (1896-98) y Puerto Príncipe (1898), terminando sus días como senador vitalicio.

Fidel Alonso de Santocildes había nacido en Cubo de Bureba en 1844, en 1859 ingresó como cadete en el colegio de Infantería de Toledo, obteniendo cargo de alférez en 1861. Entre 1861 y 1864 prestó servicio en Santo Domingo y en 1869 viajó hasta Cuba, siendo destinado al batallón de Cazadores de San Quintín y participando en varias acciones al mando del general Martínez Campos en Manzanillo, Bayamo, Juagani, Loma de Pancho, Fonseca, Faldón o La Rinconada. En 1871 ascendió a capitán, pasando al levantisco oriente de la isla de Cuba; comandante en 1875 y teniente coronel en 1878, cuando su batallón de San Quintín alcanzó su segunda corbata de San Fernando en la retirada de San Ulpiano, hecho de armas que protagonizó junto al entonces coronel Pascual Sanz Pastor (Zazuar, 1843/Burgos, 1893)<sup>19</sup>. Tras la paz de Zanjón de 1878, Santocildes fue trasladado a Cifuentes y La Habana al mando del regimiento de Cazadores de Chiclana y con rango de coronel. Destinado en la Península entre 1881 y 1894, regresó a Cuba para mandar los regimientos de la Reina, siendo presi-

<sup>18</sup> Enrique DE LA VEGA VIGUERA, "El sitio de Baler: Los últimos de Filipinas", *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras. Minervae Baeticae*, 27 (1999), pp. 43-55; José Abel FERNÁNDEZ PÉREZ, "Los últimos de Filipinas: el sitio de Baler", en *Un cambio de siglo 1898: España, Cuba, Puerto Rico y Estados Unidos*, coord. de José Girón Garrote, Oviedo, 2008, pp. 359-364; Miguel Ángel LÓPEZ DE LA ASUNCIÓN, "Marcelo Adrián Obregón, héroe de administración militar y superviviente a dos sitios en la iglesia de Baler", *Memorial del Cuerpo de Intendencia*, 15 (2018-2019), pp. 41-46.

<sup>19</sup> Pascual Sanz Pastor combatió en Santo Domingo en 1864 y más tarde en Cuba, donde fue herido en 1870. Retornó a la Península en 1872, participando en la guerra carlista por tierras catalanas, donde volvió a ser herido y ascendido a teniente coronel. Estuvo con el regimiento de infantería Luchana n.º 28 en el levantamiento del sitio de Bilbao, ascendiendo a coronel; luchó en Viana y levantó el bloqueo de Pamplona, regresando a Cuba en 1876, donde combatió a las órdenes de Martínez Campos. Su actuación en la defensa de San Ulpiano le permitió ascender a general de brigada, alcanzando la laureada de San Fernando. De regreso en la Península, fue nombrado gobernador militar de Logroño en 1887, general de división en 1890, comandante militar de Vascongadas y segundo cabo de la capitanía general de Burgos en 1893. Vid. además Cristina BORREGUERO BELTRÁN y Javier IGLESIA BERZOSA, "De la Guerra de Cuba a la de Marruecos. Fidel Alonso de Santocildes (1844-1895) y Pascual Sanz Pastor (1843-1893)", en *Protagonistas burgaleses del siglo XX*, coord. de Lena S. Iglesias Rouco, Félix Castrillejo Ibáñez, Luis Ángel Castrillo Lara, José Luis Peña Alonso y Vicente Ruiz de Mencía, 2000, vol. 1, pp. 33-40.

dente de la Sociedad Benéfica Burgalesa de La Habana, impulsora de una suscripción para elevar un monumento en homenaje al Cid Campeador que, en la práctica, terminó siendo destinada a la adquisición de quinina y otros medicamentos para paliar los terribles efectos de las enfermedades tropicales<sup>20</sup>. Santocildes participó en la guerra chiquita de 1879, asistiendo al levantamiento de Holguín y Manzanillo, que fue rápidamente sofocado. Otra nueva insurrección aconteció en 1895, cuando el general cubano Antonio Maceo ocupó la comarca de Barrancos y Río Mabay, atacando a Santocildes en Peralejo, donde el ejército hispano tuvo un millar de bajas, incluyendo al propio general (desde 1895) burgalés, fue condecorado a título póstumo con la laureada de San Fernando.

También en 1898 Víctor Hortigüela Carrillo recibió la laureada, la más alta condecoración del ejército español. Nacido en Villayuda en 1867, cumplió su servicio militar en 1888, pasando a la reserva tras haber servido como sargento en Huesca y Jaca. Reenganchado en 1890, prestó servicio en San Sebastián y desde Santander embarcó rumbo a Cuba en 1895. El 20 de agosto de 1896 defendió —frente a 18 soldados del regimiento de Sicilia n.º 7— el fortín de Aguas Claras, en el km 18 de la línea de ferrocarril entre Holguín y Jibara, frente a casi dos millares de mambises, entre los que no faltaron desertores españoles. En 1898 ascendió, junto a sus compañeros, a segundo teniente de la escala de reserva y solicitó su regreso a la Península tras sufrir los efectos de la fiebre amarilla, siendo destinado a San Sebastián, Vitoria, Burgos, Pamplona, Laredo, Murcia y Andalucía. Alcanzó grado de teniente coronel en 1919 (residiendo en San Sebastián, Burgos y Santander) y coronel en 1927, pasando a la reserva en 1931 y falleciendo en Burgos en 1948.

Otro paisano natural de Barbadillo del Mercado, Ruperto Martín Sanz, combatió en la provincia de Puerto Príncipe, donde fue destinado al regimiento de infantería María Cristina n.º 63 en Cascorro (Camagüey), comandado por el capitán Francisco Neila y Ciria (que llegó a general de brigada y co-

misionado en Marruecos en 1921)<sup>21</sup>, con la mala fortuna de ser rodeado por tremendos rebeldes al mando de Máximo Gómez y Calixto García. Junto al madrileño Eloy González García, *Cascorro*, plantó cara a sus sitiadores el 29 de septiembre de 1896 y salió indemne. Regresó a la Península y se casó con una muchacha de Quintanilla del Agua con la que tuvo ocho hijos, trabajando como guarda del campo y falleciendo en 1954.

El célebre *Cascorro* fue abandonado —siendo una criatura recién nacida— en la inclusa madrileña de Mesón de Paredes y más tarde adoptado por Braulia Miguel —que hizo de madre entre diciembre de 1868 y diciembre de 1879— y Francisco Díaz Reyes —de la cuarta compañía del primer tercio de la Guardia Civil—, vecinos de San Bartolomé de Pinares (Ávila), Chapinería y San Bartolomé de Chavela (Madrid). Eloy González era hijo natural de Luisa García López —hija de un maestro de escuela— y de Antonio Gonzalo, nacidos ambos en Peñafiel, siendo homenajeado en el monumento alzado en la plaza homónima de Lavapiés que diseñó Aniceto Marinas y fue inaugurado por Alfonso XIII en 1902 (coronado un mes antes, sólo tenía 16 años) [fig. 8]. El matrimonio adoptivo abandonó a Eloy cuando era capaz de asegurar su manutención por sí mismo, trabajó entonces como albañil, labrador, carpintero y barbero, hasta que en 1889 ingresó en el regimiento de caballería Lusitania en Alcalá de Henares para cumplir su servicio militar<sup>22</sup>.

*Cascorro* tuvo mala suerte, pues tras sobrevivir milagrosamente a la guerra de Cuba, falleció en el hospital militar de Matanzas en 1897 de una úlcera gangrenada a cuenta de la pésima alimentación sufrida en campaña. La tropa en general debía comer tarde y muy mal, cuando comía; vamos, como los perros callejeros. En 1895 Eloy González había sido juzgado en un consejo de guerra por agredir y amenazar de muerte a un teniente tras un lío de faldas, fue condenado a doce años e ingresó en la prisión militar de Valladolid. Apenas dos meses más tarde, al estallar la guerra de Cuba, pudo solicitar nueva

<sup>20</sup> Adelaida SAGARRA GAMAZO, “Héroes y anti-héroes en la guerra de Cuba: de Don Rodrigo Díaz de Vivar a José Martí”, *Boletín de la Institución Fernán González*, n.º 220 (2000), p. 77.

<sup>21</sup> Álvaro MELÉNDEZ TEODORO, “El General Neila y Ciria. Apuntes para una biografía”, *Revista de Estudios Extremeños*, 72 (2016), pp. 607-618.

<sup>22</sup> Juan PANDO DESPIERTO, “Cascorro, “hombre” y estatua”, *Anales del Museo de América*, 6 (1998), pp. 49-58; Gabriel RODRÍGUEZ PÉREZ, “El Cascorro artillero”, *Militaria. Revista de Historia Militar*, 13 (1999), pp. 115-116.

alta en el ejército al no haber sido condenado por delito de sangre.

Obtuvo nuevo destino en el regimiento de infantería María Cristina n.º 63 en Camagüey, donde sufrió un morrocotudo ataque de sarna, antes de ir a parar a la pequeña localidad de Cascorro en abril de 1896, donde protagonizó su memorable gesta: incendió un bohío inmediato portando una lata de petróleo de diez litros; antes, en vista que el asunto era peliagudo, pidió ser atado con una cuerda a la cintura por si resultaba herido de muerte y pudieran acarrear su cadáver.

Entre sus últimas pertenencias hospitalarias consignaron una cruz roja del mérito militar, un hatillo con varios retratos fotográficos, tres pesos con ochenta centavos, un fusil Máuser con ciento cincuenta cartuchos, una cartera, una canana y un machete. Fue enterrado en un nicho numerado del cementerio de San Carlos. Un marmolista de Cárdenas llamado Carlos Huguet, al tanto del triste final de *Cascorro*, decidió pagarle una lápida que llegó hasta un cuartel de Matanzas poco antes que España abandonara la isla. Allí se pierde su rastro.

Una orden militar de 22 de noviembre de 1898 ordenaba exhumar y repatriar los restos de *Cascorro*, junto a los de los distinguidos generales Fidel Alonso de Santocildes y Joaquín Vara del Rey. Los cadáveres llegaron al puerto de Santander el 27 de diciembre de 1898, siendo transportados en el tren correo con destino a la estación del Norte de Madrid. Los restos de Santocildes y Vara del Rey fueron recibidos por algunos familiares y el alcalde Alberto Aguilera. A los de *Cascorro* no les esperaba nadie. Debieron llegar en tres cajas metálicas (de zinc, plomo y acero) forradas de pasta de caoba adquiridas en Nueva York que quedaron en depósito en el ayuntamiento de Madrid hasta ser sustituidas por tres ataúdes de madera<sup>23</sup>. Fueron finalmente enterrados en el mausoleo a los héroes en las campañas de Cuba y Filipinas del cementerio de la Almudena [fig. 7].

En 1908, seis años después de la inauguración del monumento a *Cascorro* [fig. 8], una tal Gabriela Álvaro Moreno y García, vecina de Prádena de Sepúlveda, enviaba una instancia a la capitánía general de Madrid afirmando ser hermana de Hermenegil-

do Álvaro Moreno y García, conocido como Eloy Gonzalo héroe de *Cascorro*, reclamando las 7,50 pesetas de pensión mensual que le corresponderían como pariente directo del militar. Los instructores del caso (el capitán de caballería Julio Riudavets y el comandante de infantería Manuel Ucar Schwartz) tuvieron que interrogar a una veintena de testigos, llegando a la conclusión que Hermenegildo había regresado de Cuba en agosto de 1898, tras licenciarse, se trasladó a Madrid, falleciendo en el hospital provincial en 1902. Asunto concluido.



*Fig. 8.-Monumento a Eloy González Cascorro, en Madrid (Aniceto Marinas, 1902).*

En realidad Hermenegildo se había alistado como trompeta en 1882 en el regimiento de cazadores de Villarrobledo, licenciándose en 1885. Tras estallar la guerra de Cuba, fue movilizado como cabo en el regimiento de caballería del Príncipe y estuvo en la localidad de Cascorro poco antes del asedio. Al regresar a la Península, aseguraba ante sus

<sup>23</sup> PANDO, *op. cit.*, p. 55.

amistades y vecinos de Prádena ser el mismísimo *Cascorro* y Gabriela se creyó la patraña de la heroica gesta. Las gentes del pueblo habían embrollado aún más la madeja al afirmar que a su hermano le habían puesto una estatua en la capital. Los instructores militares tardaron casi un año en solucionar los múltiples equívocos del caso, incluyendo las recias declaraciones del capitán Neila<sup>24</sup>.

Pero no todo fueron acciones de guerra, los militares que viajaban hasta Cuba y Filipinas lo hicieron a bordo de los barcos de la Compañía Transatlántica del marqués de Comillas; que en parte también asumió su leyenda negra<sup>25</sup>, y en el Caribe miles de ellos solían enfermar de disentería y fiebre amarilla antes de poder entrar en combate. Las cajas militares estaban sin dinero y la situación hospitalaria resultaba penosa: en 1898 el 96% de los militares españoles muertos en Cuba lo fueron a causa del hambre, el agotamiento, la fiebre amarilla, la malaria, la disentería, la gastroenteritis u otras enfermedades<sup>26</sup>.

Manila distaba 8.000 millas de Barcelona, la travesía requería al menos 28 días; y eso que, a partir de 1869, los navíos cruzaban desde el Mediterráneo (Port Said) al mar Rojo por el canal de Suez, tramo cuyo calado no superaba los 9 metros y consecuentemente no admitía barcos con excesivo “stock” de carbón, una ruta de larga distancia (con escalas en Adén, Colombo, Singapur y Manila) bajo permanente control británico. Con anterioridad los barcos partían de Cádiz, a favor (entre febrero y abril) o en contra (en verano) del monzón, doblaban Buena Esperanza buscando el estrecho de Sonda y Java. Las

derrotas entre la Península y Filipinas solían ser más complicadas por el Cabo de Hornos y el puerto del Callao (la seguida por Malaspina y la fragata *Astrea* en 1786, que regresó a Cádiz por Batavia y Buena Esperanza, circunnavegando el globo en realidad)<sup>27</sup>.

Tras el desastre del 98, la repatriación del personal militar desde Filipinas tuvo que realizarse en fatídicas condiciones, exigió embarcar a un número importante de civiles y tuvo que hacer frente a la natural resistencia por parte de las órdenes religiosas, dueñas de grandes propiedades en la colonia asiática y que, en la práctica, se veían obligadas a abandonar tras tres siglos de esfuerzo<sup>28</sup>.

Más de 236.000 militares españoles fueron repatriados desde Cuba, casi el 80% enfermos. Se calcula que de regreso a la Península, no menos de 4.000 cadáveres fueron arrojados al mar y al tomar tierra en las dársenas de Vigo, La Coruña, Santander, Cádiz, Cartagena, Málaga, Valencia o Barcelona, buena parte de los barcos debía guardar forzosa cuarentena.

La finca de la Ventosilla perteneció al duque consorte de Mandas (Fermín de Lasala y Collado, San Sebastián, 1832-Madrid, 1918, casado con M<sup>a</sup> Cristina Fernanda Brunetti y Gayoso de los Cobos, 1831-1914), llegó a ser embajador de España en Francia y ministro de fomento (1879-1881). Había adquirido la enorme finca al duque de Medinaceli en 1850 y en 1899 se la arrendó a Evaristo Monné por un período de 20 años.

<sup>24</sup> PANDO, *op. cit.*, pp. 56-57.

<sup>25</sup> Carlos LLORCA BAUS, “La marina mercante y el papel de la Trasatlántica en Ultramar”, en *La marina ante el 98. Antecedentes de un conflicto. V Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, 1990, pp. 109-118; José Luis ASÚNSOLO GARCÍA, “La Compañía Trasatlántica Española en las Guerras Coloniales del 98”, *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 13 (1999), pp. 77-92. Antonio López, nacido en Comillas en 1817 y enriquecido en Santiago de Cuba, se había instalado en Barcelona en 1856, desde donde impulsó la sociedad López y Cía (después, Compañía Trasatlántica), pionera en la navegación a vapor y que, desde 1861, se encargó del transporte del correo oficial y del ejército a las Antillas en régimen de monopolio. Participó en la fundación del Crédito Mercantil (1863) y el Hispano Colonial (1876), volcado en minar la insurrección cubana, pudo transformarse hacia 1880 en un banco industrial que permitió la creación de Tabacos de Filipinas (vid. Martín RODRIGO Y ALHARILLA, “Del desestanco del tabaco a la puesta en marcha de la Compañía General de tabacos de Filipinas”, *Boletín Americanista*, 59 (2009), pp. 199-221).

<sup>26</sup> Las fiebres tifoideas provocadas por beber aguas insalubres afectaron de forma endémica a nuestra tierra, fue el caso de Gumiel de Mercado en 1896-97, según se desprende de la memoria redactada por el médico del pueblo Justo Revuelta López y galardonada por la Real Academia de Medicina, el galeno marcharía luego a Mombeltrán (Ávila), donde se le pierde la pista en 1907, cf. Amparo MÍGUEZ CAMARERO y Concepción CAMARERO BULLÓN, “Salud, morbilidad y mortalidad en la Ribera del Duero en el siglo XIX”, *Biblioteca. Estudio e Investigación*, 21 (2006), pp. 381-409.

<sup>27</sup> José CERVERA PERY, “La conexión Península-Oriente vía Canal de Suez y vía Cabo de Buena Esperanza”, en *El lejano Oriente español...*, pp. 191-204.

<sup>28</sup> Juan Andrés BLANCO RODRÍGUEZ, *Castellanos y leoneses en Cuba. El sueño de tantos*, Valladolid, 2005, pp. 54-55 y 70.

Monné era un avisgado empresario natural de Molins de Rei (Barcelona) que emigró a Cuba e hizo fortuna en Estados Unidos como fabricante de cigarros puros, regresando a la Península para afincarse en Valladolid<sup>29</sup>. Carmen (1895-1959), una de sus tres hijas, fue miembro del Lyceum Club junto a Zenobia Camprubí y Mabel Rick de Pérez de Ayala, cantante lírica aficionada, pintora y colaboradora habitual de la asociación teatral *El Mirlo Blanco* instalada en la casa madrileña de los Baroja. Se había casado con Ricardo Baroja en 1919, cuando el artista era ya bastante talludito. En la Ventosilla vivieron Carmen y Ricardo, allí firmó su novela *Fernanda* en enero de 1920 y recibió la visita de Manuel Azaña y su cuñado Rivas Cherif, además de otros ilustres como Anselmo Miguel Nieto, Ramón M<sup>a</sup> del Valle Inclán, Julio Camba, Enrique de Mesa y Ramón Pérez de Ayala. Pero el matrimonio se cansó de vivir tan aislado en el campo y regresó a Madrid, fijando su domicilio en la calle Serrano y deseando bullicio a toda cos-

ta, siendo asistido por tres muchachas de servicio naturales de Sotillo de la Ribera.

Escapa refiere que Evaristo solía encomendar sus asuntos legales a Mateo Rivas Cuadrillero, esposo de Susana Cherif, suegros de Azaña e importantes propietarios en Villalba de los Alcores (se hicieron con fincas antaño pertenecientes a los jerónimos de Valdebusto)<sup>30</sup>. Mateo Rivas ejerció la abogacía y medió en los trámites para que Evaristo Monné se hiciera con la Ventosilla. Que Evaristo tuviera íntimas amistades en el falansterio fourierista –la república de los pobres entre 1864 y 1867– de Pedro Miguel (Pozal de Gallinas) antes de emigrar a América nos queda sin confirmar<sup>31</sup>.

Hacia 1915 la finca de la Ventosilla disponía de más de 2.750 hectáreas, de las que habían sido roturadas unas 1.700<sup>32</sup>, el 28 de mayo de 1915 fue visitada por la Asociación General de Agricultores de Castilla y León (Luis de Marichalar y Monreal, vizconde de Eza (1873-1945) entre ellos<sup>33</sup>, además

<sup>29</sup> La compañía de cigarros puros Robert Monné & Bro Co. se trasladó desde Nueva York a Tampa (Florida), era propiedad de Robert y Evaristo Monné y *El Recurso* fue su marca más popular. Tuvo fábrica en el barrio de Ybor City de Tampa (1888-1897), núcleo industrial y residencial fundado por el empresario levantino Vicente Martínez Ybor (1818-1896), que emigró desde Cuba en 1868. La fábrica de los Monné fue uno de los pocos edificios construidos íntegramente en madera aún conservados en Tampa, con una superficie de 45.000 metros cuadrados y capacidad para 1.200 mesas de trabajo. Vid. Karl Hiram GRISMER, *Tampa. A History of the City of Tampa and the Tampa Bay Region of Florida*, San Petersburgo (Florida), 1950, p. 204; Brian KOEPNICK, *Tampa's Historic Cigar Factories: Making a Case for Preservation*, tesis dir. por John Waters, Athens (Universidad de Georgia), 2005, pp. 40-45, ed. electrónica en [https://getd.libs.uga.edu/pdfs/koepnick\\_brian\\_d\\_200508\\_mhp.pdf](https://getd.libs.uga.edu/pdfs/koepnick_brian_d_200508_mhp.pdf), consultada en junio de 2021. De origen catalán fueron también otros importantes tabaqueros emigrados a Cuba como Jaime Partagás y Rabell, Juan Rivas, Andreu Bru y Punyet, José Gener y Batet, Juan Conill y Puig y Prudencio Rabell y Pubill (cediendo el testigo al asturiano Anselmo González del Valle y Fernández, vid. además Doria GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, “La manufactura tabacalera cubana durante la segunda mitad del siglo XIX”, *Revista de Indias*, 194 (1992), pp. 129-156; id., “Empresarios asturianos del tabaco en Cuba. Siglo XIX”, en *Asturias y Cuba en torno al 98*, coord. de Jorge Uría González, Barcelona, 1994, pp. 57-72). Facundo Bacardí y Massó –que emigró desde Sitges– logró fundar la mítica fábrica de ron; idéntico origen tuvo Andreu Brugal y Montaner, aunque tras pasar por Santiago de Cuba, terminó instalando sus destilerías en la República Dominicana (el mallorquín Julián Barceló también forjó sus negocios en la Dominicana a partir de la década de 1930). El poderío de los industriales y banqueros catalanes de la segunda mitad del siglo XIX permitió crear una insigne aristocracia de hispanos reales: el marqués de Santa Rita (José Nicolás Baró y Blanxart), el marqués de Comillas (Antonio López López y su hijo Claudio López Bru) o el conde de Güell (Eusebio Güell y Bacigalupi, cuyo padre Juan Güell y Ferrer, se había hecho inmensamente rico en Cuba). Lo que son las cosas, en 2018 fue retirada la estatua de Antonio López y López (el *negro Domingo*) alzada en la ciudad de Barcelona en 1884 en la plazuela homónima y muy cerca del Paseo de Colón.

<sup>30</sup> Cipriano Rivas Díez (†1897), nacido en Villalba de los Alcores, había adquirido la finca de La Esperanza a los condes de Castilnovo, además del castillo, algunas tierras de labor y las propiedades correspondientes al viejo monasterio de Valdebusto. A su fallecimiento, su hijo Mateo Rivas Cuadrillero (†1939), heredó el castillo y la finca de La Esperanza; quedando Valdebusto para su hija Natalia (†1925), donde creó una colonia agrícola (murió sin hijos y la explotación fue heredada por su sobrino Nicolás Mateo Rivas, que murió en 1931, siendo vendida a Francisco Martín Peña en 1935). Cipriano Rivas Cherif (†1967) invitó a su amigo Manuel Azaña a pasar unos días en Villalba de los Alcores, donde debió reforzar su relación con la que más tarde fue su esposa Lola Rivas Cherif (†1993). ¿Acaso la novela *Fresdeval* fuera inspirada por Valdebusto? es una hipótesis bastante arriesgada (cf. Epifanio ROMO VELASCO, “El monasterio jerónimo de Nuestra Señora de la Piedad de Valdebusto”, *La Corredera. Revista Cultural de Ampudia*, 6 (2020), pp. 41-42).

<sup>31</sup> Ernesto ESCAPA, *Corazón de roble. Viaje por el Duero desde Urbión a Oporto*, Madrid, 2011, pp. 181-183. Vid. además Evaristo MONNÉ, “Agricultural Implements and Vehicles”, *Special Consular Reports. Markets for Agricultural Implements and Vehicles in Foreign Countries*, 27 (1903), pp. 51-52; Silvia AGUIAR BAIXAULI, *La obra literaria de Ricardo Baroja*, tesis doctoral dir. por Ángela Ena Bordonada, Universidad Complutense de Madrid, 1999, pp. 28 y 316.

<sup>32</sup> *El Papa-Moscas*, 17-XI-1907, *Diario de Burgos*, 27/XI/1907 y *La Voz de Peñafiel*, 24/IX/1908.

<sup>33</sup> Diputado por Soria (1899-1923), fue uno de los creadores de Acción Católica, llegó a ser director general de Agricultura (1907), alcalde de Madrid (1913-14) y ministro de Fomento (1917) y de la Guerra (1920-21), justamente durante el desastre de Annual.

del alcalde de Aranda Carmelo Esteban o el juez de instrucción Alfredo Álvarez; desde Valladolid llegaron Nicolás Oliva Rodríguez (senador por la provincia de Salamanca), Ramón M<sup>a</sup> Narváez y del Águila (marqués de Oquendo) o Rafael Alonso Lasheras (importante propietario en Sardón y presidente de la Federación de Sindicatos Católico-Agrarios en Valladolid)<sup>34</sup>, que dejaron sus automóviles en La Horra.

En la Ventosilla fueron agasajados con un banquete ofrecido por Evaristo Monné, su hijo José y el diputado provincial Víctor Martínez antes de visitar la finca agrícola, entonces célebre por la fabricación de quesos y mantequillas gracias a una desnatadora importada desde Estados Unidos.

Los Monné conservaron el histórico palacio alzado por el duque de Lerma, Francisco Gómez de Sandoval y Rojas (con trazas de Francisco de Mora)<sup>35</sup>. Disponían de una gran máquina de vapor de 110 caballos de potencia para segar, trillar, limpiar y empaquetar en sacos el trigo de mil fanegas diarias (en la Ventosilla se cosechaban anualmente entre 35.000 y 40.000 fanegas), además de otras máquinas de fabricación californiana (The Best Manufacturing Co., en San Leandro) movidas con la fuerza de cuatro tiros de seis mulas y que sólo precisaban cinco obreros para su funcionamiento.

La familia Monné se había olvidado de la manufactura tabaquera en tierras de Florida y adquirido máquinas para sacar patatas y remolacha en la Ribera (hacia 1915 habían dejado de sembrar en tierras de regadío), para triturar alfalfa y había construido sólidos silos para almacenar maíz<sup>36</sup>.

Ricardo siempre quiso trabajar en un museo, pero tras estudiar en la Escuela de Diplomática y aprobar unas oposiciones al Cuerpo de Archivos y Bibliotecas, estuvo destinado en archivos y bibliotecas de Cáceres, Bilbao, Teruel y Segovia, donde

se aburrió de lo lindo y abandonó su carrera como funcionario en 1902, optando por la pintura, la ilustración, el grabado y el periodismo, participando además en la fundación de la revista *Arte Joven* junto a Francisco de Asís Soler y un mozuelo Pablo Ruiz Picasso en 1903<sup>37</sup>.

Llegó a participar como actor en la compañía de María Guerrero estrenando *El cometa* (1915), publicar su primera novela *Aventuras del submarino alemán U. Narración de un viaje en sumergible por el Mediterráneo y el Atlántico* (1917), colaborar con su cuñado Rafael Caro Raggio (padre de Pío y Julio Caro Baroja) en la edición de libros de arte e intervenir en el film de Nemesio Manuel Sobrevila *El sexto sentido* (1929). En 1928 había sido nombrado profesor en la Escuela Nacional de Artes Gráficas y en 1931, el año que se proclamó la república, perdió un ojo al sufrir un accidente automovilístico en Navalcarnero, precisamente cuando hacía campaña en favor del cambio de régimen; dedicándose, en adelante y con mayor ahínco, a la literatura.

A todo esto, acabó discutiendo con Manuel Azaña y en 1933 fundó, junto a su mujer Carmen Monné y un variopinto plantel de intelectuales y profesionales liberales (Concha Espina, Clara Campoamor, Gregorio Marañón, Luis Jiménez de Asúa, Juan Negrín, Pío Baroja, Jacinto Benavente, Ramón J. Sender, Federico García Lorca, Ramón M<sup>a</sup> del Valle Inclán, Manuel Machado, Victorio Macho, Luis Lacasa, Secundino Zuazo, Fernando García Mercadal, Timoteo Pérez Rubio, Regino Sáinz de la Maza, Teófilo Hernando o Pío del Río Ortega), la *Asociación de Amigos de la Unión Soviética*. Tras el estallido de la guerra civil y la destrucción de su domicilio madrileño de la calle Mendizábal a causa de un bombardeo, el matrimonio se marchó a vivir al caserío de Itzea en Vera de Bidasoa (desconocemos cómo pudo salir de la capital sin levantar sospechas), donde Ricardo llegó a pintar abundantes temas bélicos.

<sup>34</sup> Hijo de Eusebio Alonso Pesquera, prohombre y amo del terruño que llegó a ser presidente de la diputación vallisoletana (1873-1875) y diputado a cortes por Peñafiel (1876-1881) y Valladolid (1881-1886).

<sup>35</sup> Santiago MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, "Obras... que hazer para entretenerse. La arquitectura en la cultura nobiliario-cortesana del Siglo de Oro: a propósito del marqués de Velada y Francisco de Mora", *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte de la UAM*, 15 (2003), p. 70; Concepción PORRAS GIL, "Pensamiento estético y su reflejo en las formas", *Biblioteca. Estudio e Investigación*, 19 (2004), pp. 55-59

<sup>36</sup> *Diario de Burgos*, 31/V/1915.

<sup>37</sup> Javier HERRERA NAVARRO, "O tradición y modernidad: Ideas estéticas y artísticas del joven Picasso", *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte de la UAM*, 5 (1993), pp. 189-199.

José Monné falleció prematuramente en 1917 y en 1921 la finca de la Ventosilla fue adquirida por Joaquín Velasco Martín (1870-1975)<sup>38</sup>, un avisado ingeniero de minas vecino de Valladolid que había invertido en el sector naviero y hullero asturiano con notable éxito<sup>39</sup>. Su hijo, Joaquín Velasco Fernández-Nespral, *Joaco* (1910-1999), fue ingeniero agrónomo y se convirtió en piloto civil durante la década de 1930. Combatió con un caza Fiat CR-32 (el célebre *chirri*) durante la guerra civil en la escuadrilla 7-E-3 (grupo 3-G-3), al mando de su amigo personal Joaquín García-Morato y Ángel Salas Larrazábal, donde consiguió una docena de victorias y hasta la medalla militar individual en 1941 alcanzando oficio de alférez y teniente de complemento y pasando a la reserva con el grado de capitán. Por aquella época enviaba a sus camaradas de la expedicionaria Escuadrilla Azul, que combatía apoyando a la Luftwaffe, abundantes productos lácteos aprovechando el Junker 52 de la Brigada Aérea Hispana que hacía de estafeta entre el campo de aviación de la Ventosilla y otros destinos nacionales para enlazar con Berlín y Rusia (1942-44)<sup>40</sup>. A pesar de que la Escuadrilla Azul estaba compuesta por bastantes veteranos franquistas en la guerra de España, perdió 19 pilotos en miles de acciones bélicas contra los soviéticos.

El *Diario de Burgos* del miércoles 22 de julio de 1936 (reglamentariamente visado por la censura) informaba: “Las columnas avanzan sobre Madrid. En casi todas las provincias españolas se ha producido el levantamiento contra el Gobierno”, además que el piloto filipino Antonio Arnáiz Somoza, que había llegado a España junto a su compañero Juan Calvo desde Manila [fig. 9], “es oriundo de Prádanos de Bureba”, donde había nacido su padre Tomás Arnáiz Ruiz, militar que ascendió a capitán de infantería en 1894. En Prádanos de Bureba residía

aún en 1936 la tía del piloto Brígida Arnáiz Ruiz, que citaba al diputado provincial Manuel Herráez Barriocanal como viejo compañero de armas de su hermano, excombatiente de la tercera guerra carlista (1872-76) más tarde destinado en Cuba. En La Habana se casó con Josefa Milor, con la que tuvo cuatro hijos. Regresó a la Península con destino a Lérida y Burgos en 1882, marchando después a Marruecos, donde falleció su primera esposa, estableciéndose sus vástagos en Barcelona. Destinado en Filipinas, contrajo matrimonio en segundas nupcias con Águeda Somoza Banagodós (1873-1931), una muchacha natural de Bais (Negros Oriental); la misma ciudad donde nació su hijo Antonio en 1912 y falleció el militar burgalés con 73 años el 26 de enero de 1922. En Bais, la familia de Águeda poseía notables ingenios azucareros que permitieron a su hijo Antonio convertirse en piloto en Dallas (Texas) en 1934 y regresar a Filipinas para trabajar como instructor en la Escuela de Aviación de Mandaluyong (Grace Park, Manila), donde conoció a Juan Calvo, nacido en Madrid en 1897<sup>41</sup>, que marchó a Filipinas con 7 años, en 1919 obtuvo el título de piloto civil en Baclaran y en 1936 trabajó para la *Manila Trading and Supplying Company*. El dinero necesario para acometer la aventura de volar entre Filipinas y la Península fue cosa de la acomodada familia de Arnáiz, más una suscripción pública promovida por el *Manila Herald*.

El 11 de julio de 1936, la agencia EFE publicaba una fotografía de José M<sup>a</sup> Díaz Casariego inmortalizando la llegada de Arnáiz y Calvo con su avioneta Fairchild 24 *Commonwealth of the Philippines* [fig. 10] rematando el raid Manila-Madrid en 22 etapas y 13 días –junto al coronel Arnáiz, “padre de Antonio Arnáiz, quien acudió a recibir a los aviadores por residir en Madrid”– al aeropuerto de Barajas (correspondiendo así al raid en 18 etapas y 39 días

<sup>38</sup> Julio P. Rioja de Pablo firmaba una necrológica sobre el José Monné agricultor y ganadero: “Todos estos adelantos, agregados al sin fin de complementos agrícolas, motores marca Tigre, Rustón, trilladoras Cieytón, segadoras ataderas Macormik, Avance, Ideal, espigadoras, rastrillos, rastras ó gradas, sembradoras, aperos y arneses de labranza, taller mecánico para la reposición en momento determinado de estas citadas maquinarias, influye además de la buena marcha en las operaciones, el no perder tiempo, cuando las cosechas estén en sazón, aun cuando la escasez de brazos fuese grande. Todo es digno de admiración; tenía Monné una administración completa; todos sus empleados, admiradores del hombre luchador e infatigable, obedecían radicalmente sus órdenes, desde el capataz de campo encargado de labores, hasta el peón de mano [...] facilitándoles tierra para que cada uno cultivase por su cuenta un pedazo, y con esta ayuda, más el porcentaje de utilidad que les repartía a fin de año, les fuese la vida más llevadera. No he de olvidarme citar la contabilidad al estilo norteamericano que allí se lleva, procedimiento por medio de fichas-tarjetas, sabiendo en cualquier momento las utilidades o pérdidas que cualquier parcela de campo había dado en tal o cual año, así como también con respecto a ganadería o productos varios de la finca” (*Diario de Burgos*, 28/XII/1917).

<sup>39</sup> Vid Miguel ARTOLA BLANCO, “Los terratenientes frente al cambio agrario, 1940-1954”, *Historia Agraria*, 59 (2013), p. 131.

<sup>40</sup> *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 830 (2014), p. 111.

<sup>41</sup> Había nacido en la calle de Casto Plasencia n.º 28, muy cerca de San Bernardo.



de los capitanes Eduardo González-Gallarza Iragorri, Joaquín Loriga Taboada y Rafael Martínez Esteve con tres Breguet XIX *Elcano*, *López de Legazpi* y *Magallanes* –la escuadrilla *Elcano*– entre Madrid y Manila de 1926) [figs. 11-12]<sup>42</sup>. En realidad, el veterano militar que vemos en viejas fotografías, titular de tres estrellas de ocho puntas de coronel y emblema de intendencia del ejército español (flanqueado por los dos aviadores filipinos), es Pedro Calvo (así lo identifica otra fotografía y ratifica la nota de prensa de *El Socialista* de 12 de julio de 1936), residente entonces en la ciudad de Valencia y padre de Juan Calvo.



Fig. 9.-Antonio Arnáiz Somoza y Juan Calvo.

El 15 de julio de 1936 los dos pilotos filipinos fueron condecorados por el ministro de estado Augusto Barcia Trelles (que también había condecorado al teniente cubano Antonio Menéndez Peláez –nacido en Santa Eulalia de Riveras (Asturias)– en el aeródromo de Cuatro Vientos el 21 de febrero del 36 tras cruzar el Atlántico desde Camagüey hasta el campo de aviación de Tablada (Sevilla) en 9 etapas y 33 días con un monomotor Lockheed *Sirius* 88 de cabina abierta)<sup>43</sup>. En otras instantáneas tomadas durante el protocolario acto del 15 de julio agasajando a los filipinos, aparecen José Giral Pereira, ministro de Marina, y su asistente el comandante Ambrosio Ristori de la Cuadra (fallecería en acción de guerra cerca de Illescas el 20 de octubre del 36). Y hasta parece que fueron recibidos por el mismísimo presidente Manuel Azaña.

Antonio Arnáiz, el piloto filipino de origen burebano manifestó entonces sus vivos deseos de visitar la tierra natal de su padre y los periodistas estimaron oportuno que la diputación y el ayuntamiento de la *caput Castellae* rindieran “un fervoroso tributo de cariño y admiración” a los pilotos asiáticos. Pero corrían malos tiempos para semejantes derroches de fraternidad, sobre todo para gastarlos con quienes se encontraban en la capital de España. Los pilotos filipinos pudieron visitar Toledo pero suspendieron otras excursiones a Burgos y Santiago de Compostela por razones obvias. Parece ser que con su Fairchild 24 [fig. 10] viajaron hasta Valencia y Barcelona, donde el avión fue desmontado y embarcado en

<sup>42</sup> En 1932 y 1933 el piloto Fernando Rein Loring (1902-1978) –militar hasta 1927 y más tarde dedicado enteramente a la fotografía aérea– viajó en otro par de ocasiones entre Madrid y Manila con pequeñas avionetas civiles. Vid. además Marcelino SEMPERE DOMÉNECH, “Volver a Filipinas, el vuelo de la patrulla «Elcano»”, en *El lejano Oriente español...*, pp. 927-935; José SÁNCHEZ MÉNDEZ, “La aviación militar española: una historia corta pero de gran intensidad”, *Arbor*, 171 (2002), p. 192; Florentino RODAO GARCÍA, *La Comunidad Española en Filipinas, 1935-1939. El impacto de la Guerra Civil española y de los comienzos de los preparativos de la independencia de Filipinas en su evolución e identidad*, tesis doctoral dir. por Keiichi Tsunekawa, Departamento de Estudios de Área, Universidad de Tokio, 2007, ed. electrónica en <https://eprints.ucm.es/id/eprint/23171/9/totalpdf12-S.pdf>, consultada en junio de 2021, pp. 107-108 y 395; José SÁNCHEZ MÉNDEZ, “75 aniversario del vuelo Manila-Madrid de Calvo y Arnáiz. El vuelo Arnacal”, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, 806 (2011), pp. 810-818.

<sup>43</sup> Antonio Menéndez Peláez fue condecorado con la cruz del Mérito Militar y la cruz del Mérito Naval por el presente de la república Niceto Alcalá Zamora. El aviador perdería la vida en accidente aéreo comandando la *Escuadrilla Panamericana* en el aeropuerto de Cali (Colombia) el 29 de diciembre de 1937. Vid. además *El Socialista*, 12/VII/1936. Arnáiz y Calvo aterrizaron primero en el aeropuerto barcelonés de El Prat la mañana del 11 de julio del 36 –precedentes de Marsella– siendo recibidos por el teniente coronel Felipe Díaz Sandino y el comandante José Castro Garnica (que llegó a ser teniente general del Ejército del Aire en época franquista), el alcalde accidental de la ciudad Antoni Ventós i Casadevall, el consejero de la Generalitat Lluís Prunés i Sató, el aviador Josep Canudas i Busquets, el delegado del gobierno José Casellas y Puig de la Masa y el general de división Francisco Llano de la Encomienda. El aviador filipino Juan Calvo pensaba depositar un ramo de flores ante la tumba de su madre, cuyos restos reposaban en un cementerio de Barcelona. A su llegada a Barajas la tarde del mismo 11 de julio del 36 fueron recibidos por el director general de Aeronáutica Miguel Núñez de Prado, el jefe de Aviación Civil Ricardo Ruiz Ferry, el jefe de Aeronáutica Naval contralmirante Ramón Fontelna y Maristany, el comandante Eduardo González-Gallarza, el ayudante del ministro de la Guerra (Santiago Casares Quiroga) Ignacio Hidalgo de Cisneros, el presidente de la Diputación de Madrid (Rafael Henche de la Plata), el gobernador civil (Francisco Carreras Reura) y el alcalde de la capital de España (Pedro Rico).

un navío rumbo a Oriente que fue bombardeado por la aviación fascista (o torpedeado por un submarino italiano según las versiones) nada más zarpó del puerto barcelonés, aunque parece evidente que los sumergibles trasalpinos no se emplearon en el hundimiento de mercantes al servicio de la causa republicana hasta bien entrado el mes de noviembre de 1936<sup>44</sup>. Ambos pilotos filipinos regresaron desde Francia hasta Manila, donde llegaron el 9 de septiembre de 1936, recibiendo el empleo de teniente coronel de la fuerza aérea filipina.



Fig. 10.-Fairchild 24 Commonwealth of the Philippines.

Arnáiz se convirtió en ingeniero aeronáutico y siguió volando en las Líneas Aéreas Filipinas. Viajaría nuevamente a España en 1947 y en 1961 –en el 25 aniversario del vuelo Manila-Madrid– invitado por Eduardo González-Gallarza (1898-1986), al que conoció en 1936 cuando vino a España, y que le impuso la cruz del Mérito Aeronáutico. González-Gallarza había ascendido a general de brigada en 1941 y a general de división en 1945, llegando a plenipotenciario ministro del Aire (1945-1957).

Calvo luchó en la guerrilla filipina contra los japoneses, pero tuvo el descalabro de ser capturado en 1944 en Bayombong (Nueva Vizcaya), encarcelado en el Fuerte Santiago de Manila y decapitado –junto a muchos otros oficiales del ejército filipino– en

el cementerio chino de la capital poco antes de la entrada de MacArthur. La colonia española en Manila sufrió en carnes propias la represión ejercida por los nipones. Fallecieron unos 300 miembros, otros 1.000 supervivientes fueron repatriados a España.

Estos apuntes en torno a los vuelos interoceánicos de los años 1920-30 y las gestas de González-Gallarza, Arnáiz y Calvo (incluyendo el vuelo del hidroavión Dornier *Plus-Ultra* entre Palos de la Frontera y Buenos Aires del comandante Ramón Franco, el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada en 1926 o el raid del Breguet XIX GR *Jesús del Gran Poder* de los capitanes Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brague cruzando el Atlántico y viajando por todo el continente latinoamericano: Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, México y Cuba en 1929)<sup>45</sup>, nos recuerdan el monumento al general Antonio Sagardía Ramos (1879-1962) y su 62 división, alzado junto al km. 73-74 de la N-623 Burgos-Santander<sup>46</sup>, proyecto de Eduardo Olasagasti Irigoyen y José Antonio Olano y López de Letona (al mando de las compañías 14 y 16 del 6.º batallón de ingenieros zapadores y construido por la empresa donostiarra Altuna) muy alejado del clasicismo fascista, un conjunto próximo a ciertos diseños futuristas que arraigaron en Italia y, sobre todo, en Estados Unidos. Está un tentado por cotejar ciertos carenados y ciertas gestas aeronáuticas italianas –la travesía del Atlántico ideada por el aviador fascista Italo Baldo en la Decennale Roma-Chicago de 1933 (o el monumento a los caídos de la Gran Guerra en Messina de Giovanni Nicolini de 1936)– y su efectiva propaganda con el monumento burgalés a Sagardía.

El águila futurista del monumento a Sagardía tiene cierta afinidad con la tribuna desde la que Benito Mussolini –vestido con uniforme estival

<sup>44</sup> Dimas VAQUERO PELÁEZ, *Credere, obbedire, combattere. Fascistas italianos en la Guerra Civil española*, Zaragoza, 2006, pp. 48 y 99; José Miguel CAMPO RIZO, *La ayuda de Mussolini a Franco en la Guerra civil española*, Madrid, 2009, p. 69.

<sup>45</sup> Vid. Javier R. VENTOSA, “Un récord esquivo”, *Revista del Ministerio de Fomento*, 529 (2004), pp. 44-49; David MARCILHACY, “La Santa María del aire: el vuelo trasatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires, 1926), prelude a una reconquista espiritual de América”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 28 (2006), pp. 213-241; Rosario MÁRQUEZ MACÍAS, “Introducción. De Palos al Plata”, en *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*, ed. de Rosario Márquez Macías, Sevilla, 2016, pp. 9-15.

<sup>46</sup> Mónica VÁZQUEZ ASTORGA, “Los monumentos a los caídos: ¿un patrimonio para la memoria o para el olvido?”, *Anales de Historia del Arte*, 16 (2006), pp. 295-296; Amparo BERNAL LÓPEZ-SANVICENTE, “Arquitecturas efímeras y escenografías de propaganda franquista durante la guerra civil española”, *Archivo Español de Arte*, n.º 362 (2018), p. 173.

de oficial de Aviación— arenga al vecindario de la ciudad de Messina. Hemos conservado intactos los mosaicos diseñados por Michelle Cascella para la Estación de Messina Marittima (1938), ciudad muy afectada por el terrible terremoto y el tsunami que en 1908 segó la vida de 75.000 vecinos. Por cierto que Bruno (1918-1941), tercer hijo varón de Mussolini, participó como voluntario de la Aviación Legionaria durante la guerra de España entre septiembre y octubre de 1937. Destacado en la base aérea de Palma (San Joan, actual aeropuerto civil), realizó ocho misiones de bombardeo desde un trimotor Savoia-Marchetti 79 contra Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena y otras ciudades del litoral español.



Fig. 11.-Antonio Arnáiz Somoza y Juan Calvo en Barcelona en 1936.

En 1940 el general Sagardía (nombrado inspector general de la Policía Armada al finalizar la guerra civil) visitó, con Ramón Serrano Suñer, el cuartel de la División SS-Leibstandarte “Adolf Hitler” en Berlín-Lichterfelde junto al jefe de las SS, Heinrich Himmler (1900-1945). El pie de foto germano original identificaba incorrectamente a Sagardía con el laureado general Moscardó.

Himmler vino a España en octubre de 1940, fue recibido en Irún por el director general de Seguridad José Finat y el general López-Pinto, visitando las ciudades de San Sebastián, Burgos, Toledo y Barcelona. En Madrid fue recibido por Ramón Serrano Suñer y por Francisco Franco en el palacio del

Pardo. Desde entonces Himmler dispuso destinar diligentes agentes de la Gestapo en nuestro país y disfrutó —suponemos— de una corrida de toros en Las Ventas. El creador de la *Ahnenerbe* (Herencia Ancestral Alemana, integrada en las SS en 1940), consiguió suicidarse con una pastilla de cianuro tras ser detenido por los británicos en Luneburgo (Baja Sajonia) en mayo de 1945. Es presumible que tras los juicios de Núremberg de junio de 1946 hubiera sido condenado (como Wolfram von Sievers) como criminal de guerra. El pobre de Juan Calvo tuvo peor suerte pues los samuráis del Eje le rebanaron el pescuezo con sus afiladas *katanas*.



Fig. 12.-Antonio Arnáiz Somoza y Juan Calvo en Barajas en 1936.

Por cierto que hasta 1985 existió en el paseo del Empecinado de la ciudad de Burgos un monolito dedicado a los miembros de la Legión Cóndor que murieron en un fatal accidente aéreo en Pineda de la Sierra en la navidad de 1938. Se conservan fotografías tomadas por Ojeda de la ceremonia de inauguración del monumento en homenaje a los “caídos por Dios y por España”. Es curioso que *Nunca pasa nada* de Juan Antonio Bardem se rodara en Aranda, Peñafiel (bautizada como Medina del Zarzal) y alrededores en 1963.

En 1867 Dionisio Martín y Martín y Feliciano de la Puente Gil habían instalado una fábrica de cerveza en el viejo monasterio jerónimo burgalés de Fresdelval<sup>47</sup>, cuya producción se almacenaba y distribuía desde la calle Laín Calvo, pero quebró al

<sup>47</sup> J. Antonio RUIZ HERNANDO, *Los monasterios jerónimos españoles*, Segovia, 1997, pp. 181-184; Elena MARTÍN MARTÍNEZ DE SIMÓN, *Arquitectura religiosa tardogótica en la provincia de Burgos (1440-1511)*, tesis doctoral dir. por René Jesús Payo Hernanz, Universidad de Burgos, 2013, tom. II, pp. 948-957.

año siguiente y sus propiedades fueron subastadas. Parece que en Fresdelval se fabricó cerveza al menos hasta 1873<sup>48</sup>, otras fuentes aluden a elaboradores alemanes –quizás suizos, por aquello de la proximidad de la lengua italiana– instalados en Burgos en la temprana fecha de 1868<sup>49</sup>.

Los frailes agustinos también produjeron cerveza desde 1885 –entonces considerada bebida terapéutica– en su convento del barrio de San Miguel de Manila [fig. 13]. El 29 de septiembre (festividad del santo) de 1890 el criollo Enrique M<sup>a</sup> Barretto de Icaza<sup>50</sup> consiguió concesión real por 20 años para elaborar cerveza en Filipinas en una fábrica bautizada como San Miguel que absorbió la producción del viejo monasterio [fig. 14]. Su instalación fue puntera en todo el Sudeste Asiático, se modernizó bajo la dirección de Pedro Pablo Roxas entre 1900 y 1910 y después de la Gran Guerra fue capaz de exportar cerveza hasta Hong Kong, Shanghai, Guam y Hawái bastantes años antes que los nipones expandieran su imperio colonial por toda Asia y gran parte del Pacífico.

Andrés Soriano Roxas (1898-1963) –nieto de Pedro Pablo Roxas que había estudiado en Madrid e Inglaterra– entró a trabajar en la cervecera San Miguel como contable en 1918, se convirtió en su di-



Fig. 13.-Calzada de San Miguel (Manila) hacia 1870.

rector al año siguiente y llegó a presidente en 1931. Mantuvo excelentes relaciones con Alfonso XIII y el general Franco, formó parte de la Falange en Filipinas y fue cónsul de España, aunque la proximidad entre el régimen y las potencias del Eje hizo que Soriano se distanciara del franquismo. Renunció a su nacionalidad española y, tras la invasión de Filipinas por parte de los japoneses (que habían confiscado sus empresas), alcanzó el grado de coronel del ejército norteamericano.

<sup>48</sup> Desde mediados del siglo XIX, la llegada a Madrid de cerveceros y capitales alemanes (Juan Jer Redler, Carlos Brück, Genónimo Kastler, Luis Vogel, Sebastián Goepfert, Antonio Gessner o Valentín Noet) permitieron afianzar la fabricación de cerveza, al cabo era una bebida foránea muy demandada por los consumidores urbanos con cierto poder adquisitivo y curiosamente supeditada a protección institucional pues tributaba menos que los vinos y aguardientes locales. Las cervezas extranjeras fueron grabadas con importantes aranceles y se intentó fomentar una industria inmediata de botellería. En el Madrid de 1870 siguió dándose un consumo eminentemente viñícola, aunque la embrionaria industria cervecera permitió iniciativas ulteriores (entre 1875 y 1910) de concentración empresarial (Xavier GARCÍA BARBER, “La industria cervecera en Madrid, 1815-1870”, *Investigaciones de Historia Económica*, 12 (2016), pp. 11-21). Hacia 1890 Antonio Candela y Federico Llera elaboraron cerveza en Burgos y el suizo Matossi (natural de Poschiovo, Grisonas), fundador del *Café Suizo* de Bilbao en 1830, abrió sucursal en la capital del Arlanzón. Sus descendientes *Matossi*, *Franconi* y *Cía* fueron accionistas de *La Cruz Blanca*, acrisolada fábrica instalada en Santander en 1860, proveedora de la casa real hacia fines del siglo XIX y que en 1905 adquirió la fábrica *San Juan* de Valladolid. Gregorio Escobar y Felipe López trabajaron en Burgos entre 1880 y 1905 (y Diego Peña en Briviesca en 1905). Gran parte de la cerveza elaborada en Santander solía exportarse a las Antillas (para fines del siglo XVIII vid. Xavier GARCÍA BARBER, “La industria cervecera santanderina a la sombra del mercado de Indias”, *Sriptá Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 518 (2015), 23 pp., ed. electrónica en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-518.pdf>, consultada en junio de 2021). La empresa familiar *Mahou* empezó a fabricar en 1891 y *El Águila* en 1893. Entre fines del siglo XIX e inicios del XX se instaló *La Cruz del Campo* en Sevilla y *Damm* y *Moritz* en Barcelona, llegando la industria a Zaragoza (*La Zaragozana*) y San Sebastián (*Keler*). En 1917 *Cervezas de Santander* poseía dos fábricas en Santander y otra en Valladolid, adquiriendo sociedades como *La Gaditana* de Cádiz, *La Leonesa* de Trobajo del Camino y construyendo una nueva planta en Vigo durante la década de 1920. En la década de 1930 *Cervezas de Santander* compró *El Gallo* de Salamanca, *Santa Bárbara* de Madrid (la más antigua de la capital) y *Gambrinus* de Valladolid. En la década de 1940 existió en el barrio de los Vadillos de Burgos una planta embotelladora de gaseosas y cervezas propiedad de la vizcaína *La Cervecera del Norte*, fundada en Bilbao en 1912, fabricante además de *Norte*, *Iparvalde* y *Oro*. Vid. además Francisco FEO PARRONDO, “La industria cervecera en España”, *Anales de Geografía*, 25 (2005), pp. 166-167.

<sup>49</sup> Xavier GARCÍA BARBER, *Los orígenes y la implantación de la industria cervecera en España, siglo XVI-1913*, tesis doctoral dir. por Ángel Calvo y Paloma Fernández Pérez, Universidad de Barcelona, 2013, p. 165.

<sup>50</sup> Xavier HUETZ DE LEMPS, “Territorio y urbanismo en las Islas Filipinas en el entorno de 1898”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 30 (1998), p. 401.



Fig. 14.-Planta cervecera San Miguel en Manila a inicios de siglo XX.

La cervecera San Miguel [figs. 15-16], su participación en la industria alimentaria y los congelados, la minería aurífera y las Líneas Aéreas Filipinas hicieron que Soriano amasara una enorme fortuna, convirtiéndose en uno de los hombres más poderosos de Filipinas, ministro de Finanzas (1942-44) del gobierno en el exilio del presidente Manuel Quezón y buen amigo del general MacArthur, que siempre avivó su espíritu empresarial<sup>51</sup>. En 1957 nació la firma española *San Miguel, Fábricas de Cerveza y Malta S. A* (con fábricas en Lérida (1957), Málaga (1966) y Burgos (1970)). independiente de la filipina *San Miguel Corporation* de Andrés Soriano, que sigue siendo una de las más potentes empresas filipinas.



Fig. 15.-Etiqueta de cerveza San Miguel (Manila).



Fig. 16.-Publicidad de cervezas San Miguel (Manila).

<sup>51</sup> En 1939 la comunidad hispano-filipina estaba integrada por más de 4.600 personas (amén de medio millón de mestizos), manteniendo casinos en Manila, Cebú e Iloilo: la Cámara de Comercio, el Hospital de Santiago, el Fondo Benéfico y la Falange Española Tradicionalista y de las Jons (con sus propias organizaciones de Auxilio Social, Sección Femenina, el Hogar José Antonio y las ramas juveniles de Flechas, Pelayos y Cadetes). La Compañía General de Tabacos de Filipinas era la empresa más importante del país, con sede en Barcelona, mantuvo negocios de exportación de tabaco, azúcar, aguardiente, pulpa de coco, seguros, navegación, transportes urbanos, alumbrado público, plantaciones y complejos agroindustriales. Importantes empresarios como Andrés Soriano, los Elizalde o los Zóbel de Ayala eran de origen hispano, el catolicismo era la religión mayoritaria, hablaban español más de 400.000 filipinos y en Manila se vendían miles de ejemplares de *La Vanguardia*, *El Debate* y *La Unión*. Era pues comprensible que los japoneses vieran en todo lo español un claro obstáculo para la “asianización” de Filipinas. Vid. Florentino RODAO GARCÍA, “La cultura española en Oceanía después de 1898”, *Revista Española del Pacífico*, 7 (1997), pp. 31-35; id., “La ocupación japonesa en Filipinas y etnicidad hispana (1941-1945)”, *Gerónimo de Uztariz*, 25 (2009), pp. 9-26. Vid. además Florentino RODAO, “Spanish Falange in the Philippines, 1936-1945”, *Philippine Studies*, 43/1 (1995), pp. 3-27.; id., *Franquistas sin Franco. Una historia alternativa de la Guerra Civil Española desde Filipinas*, Granada, 2013, pp. 68-87: “Sin un Franco, los rebeldes en Filipinas acabaron enfrentados entre ellos como les ocurría a los republicanos en Barcelona: sirvan de ejemplo los sangrientos enfrentamientos en mayo de 1937”; id., “Distanciarse del pasado: Oralidad y la memoria de un pasado fascista en Filipinas”, *Historia y Comunicación en la España Contemporánea. Libro Homenaje a la profesora María Dolores Sainz*, coord. de Isabel Martín Sánchez y Agustín Martínez de las Heras, Madrid, 2010, pp. 403-417.



Aranda de Duero  
2021

