

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 40



MINISTERIO
DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

LA TRADICIÓN HUMANITARIA
DE LA ARMADA

APUNTES JURÍDICOS E HISTÓRICOS

Alejandro Anca Alamillo

Investigador naval



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Enrique Torres Piñeyro, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: D. Santiago José Acosta Ortega, coronel CINA, director del Departamento de Estudios e Investigación.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruíz, U. Complutense
D. José M.^a Blanco Núñez, cap. de navío
D.^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense
D. Mariano Cuesta Domingo, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED
D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Valladolid

D. Pedro Pérez-Seoane Garau, cap. de navío
D. Iván Valdez-Bubnov, Universidad Autónoma de México
D. Juan Eserigas Rodríguez, cap. de navío
D. Carlos Posada Novoa, cap. de navío
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D.^a M.^a Dolores González-Ripoll Navarro, CSIC
D.^a M.^a Dolores Elizalde Pérez-Grueso, CSIC
D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, coronel

Secretario de Redacción: Juan Ozores Massó, capitán de navío

Redacción, Difusión, Distribución y Administración: D. Manuel Ángel Gómez Méndez, D.^a Laura Pérez Blanco, marineró.

Publicación trimestral: Primer semestre 2025.

Precio unitario revista: 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España: 8 euros.
Precio suscripción Europa: 13 euros.
Precio suscripción resto del mundo: 15 euros.

Dirección postal, tfno. y c.e.:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.^a planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c.e.: RHN@mde.es

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)
ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)
ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

CUBIERTA ANTERIOR: «Naufragio del crucero Gravina en la bahía de Musa (Islas Filipinas), ocurrido el 11 de julio de 1884» MNM-501



Catálogo de Publicaciones
de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>



<https://publicaciones.defensa.gob.es>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

Alejandro ANCA ALAMILLO, (Madrid, 17 de febrero de 1968) es marinero reservista honorífico de la Armada y consejero-colaborador (también con carácter honorífico) del Órgano de Historia y Cultura Naval. Autor de medio centenar de libros y de más de doscientos artículos, su ya dilatada labor investigadora ha sido reconocida con el Premio de investigación Josep Ricart i Giralt, del Museu Marítim de Barcelona (2002); el Premio Virgen del Carmen (2014 y 2025), y el Premio de la Revista General de Marina (2020 y 2022). Desde 2008 está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**LA TRADICIÓN HUMANITARIA
DE LA ARMADA**

APUNTES JURÍDICOS E HISTÓRICOS

ÍNDICE

	Págs.
Introducción	9
Apuntes filosóficos y jurídicos del naufragio y el auxilio de los náufragos a través de la historia	11
La humanidad como «necesidad marítima»	11
El naufragio y los náufragos en el derecho antiguo	12
El naufragio y los náufragos en la edad contemporánea	18
El salvamento marítimo desde finales del siglo XIX hasta hoy	26
La Armada y su secular carácter humanitario	31
Socorro en la mar y auxilio a los náufragos	31
El amparo a las familias en general y a las que sufrieron la pérdida de alguno de sus miembros por siniestros marítimos en particular	40
La protección a la población	45
Bibliografía	55
Anexo I. Real carta fechada en Valladolid el 5 de octubre de 1536	57
Anexo II. Montepío a favor de las familias del Cuerpo de Oficiales de Mar de la Real Armada. Reglamento de 16 de octubre de 1794	57
Anexo III. Principales artículos de la Convención de Ginebra de 22 de agosto de 1864 sobre buques hospitales	60
Anexo IV. Comisión ejecutiva para establecer una asociación filantrópica de salvamento marítimo	61
Anexo V. Reseña legislativa de normativa sobre la seguridad interior y de navegación en los buques de la Real Armada (1763-1904)	62

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA TRADICIÓN HUMANITARIA DE LA ARMADA

Apuntes jurídicos e históricos

Alejandro ANCA ALAMILLO

Investigador naval

Recibido: 10/12/2024 Aceptado: 14/03/2025

Resumen

Este estudio de carácter filosófico y jurídico se divide en dos partes. En la primera se hace mención de los avances legislativos que sobre el naufragio y la figura jurídica del náufrago se han venido sucediendo a lo largo de la historia universal. En la segunda se pone el foco en las distintas disposiciones promulgadas por la Armada sobre este mismo asunto y, en general, en la condición humanitaria de esta, ocupándose de la protección social de sus miembros, el auxilio a la población civil y su mediación supranacional en conflictos armados como aspectos más sobresalientes de esta faceta, entre otros muchos.

Palabras clave: naufragio, náufrago, protección social, labor humanitaria de la Armada, auxilio a la población civil.

Abstract

This study, of a philosophical and legal nature, is divided into two parts. The first part mentions the legislative advances regarding shipwrecks and the legal figure of the shipwrecked person that have occurred throughout universal history. The second part focuses on the various provisions enacted by the Navy

on this same topic, highlighting its general humanitarian character, including the social protection of its members, aid to the civilian population, and its supranational mediation in armed conflicts, among other minor aspects.

Keywords: shipwreck, shipwrecked person, social protection, humanitarian work of the Spanish Navy, aid to the civilian population.

Introducción

EL ser humano, como animal racional capaz de desarrollar pensamientos abstractos, se diferencia de la inmensa mayoría de las especies del planeta por su empatía con el sufrimiento ajeno. Este sentimiento de compasión y conmiseración característico de nuestra especie, que algunas religiones vinculan a la posesión de un espíritu o alma, podemos atribuirlo a nuestras cualidades cognitivas y a nuestra interacción con el entorno que, derivadas de nuestra gran inteligencia, nos permiten actuar con intencionalidad para paliar el afligimiento de nuestros semejantes ante cualquier infortunio causado por las distintas fuerzas de la naturaleza o derivado de la propia actividad humana. De hecho, según el *Diccionario de la lengua española* de la RAE, el término ‘humanitario’ se aplica al acto «que tiene como finalidad aliviar los efectos que causan las guerras u otras calamidades en las personas que las padecen».

Más específica es la definición actual del *derecho internacional humanitario*, del que se nos dice que está constituido por «un conjunto de normas que, por razones humanitarias, tratan de limitar los efectos de los conflictos armados. Protege a las personas que no participan o que ya no participan en los combates y limita los medios y métodos de hacer la guerra»¹. Por ello, podemos entender que lo que hoy conocemos como «ayuda humanitaria» identifica las medidas encaminadas a la conservación de la vida humana, amenazada por conflictos bélicos o políticos, accidentes de todo tipo o distintos fenómenos de la naturaleza, con la finalidad de paliar o restablecer la situación alterada por aquellos, incluso en los lugares más inhóspitos o inaccesibles.

El carácter caritativo y benéfico que distingue a nuestra especie tuvo sus primeras manifestaciones en la noche de los tiempos, cuando una banda de homínidos entendió que su supervivencia dependía de la unidad y solidaridad del grupo. En consecuencia, se puede afirmar que el respeto a la vida humana ha sido la característica fundamental de entre los rasgos que distinguen a toda civilización que alcanza cierto grado de desarrollo. La Armada, como institución de un Estado, el español, que en su día tuvo como religión oficial el catolicismo y, por ende, como norma fundamental el amor al prójimo, ha sido fiel reflejo de ese principio.

(1) Esta definición tiene su base jurídica en los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 (CG I, II, III y IV) y en los Protocolos adicionales I, II y III, de los años 1977 (los dos primeros) y 2005. Véase el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) de julio de 2004.



Naufragio en Cap Percé. TerreNeuve. Museo Naval. Madrid. Núm. Inventario: 4075

Aunque he intentado recopilar de la manera más exhaustiva posible todas las beneméritas actuaciones en las que ha participado nuestra marina de guerra, es obvio que la inmensa mayoría de ellas han caído en el olvido o el anonimato más absoluto, debido a la humildad con que los miembros de las distintas unidades han asumido esta labor, vinculándola inextricablemente al cumplimiento del deber.

Apuntes filosóficos y jurídicos del naufragio y el auxilio de los náufragos a través de la historia

La humanidad como «necesidad marítima»

La hostilidad del entorno marítimo, inhóspito donde los haya, no ha impedido que haya sido el medio que con mayor frecuencia ha surcado el hombre para satisfacer su necesidad de emigrar, comerciar, explorar o simplemente desplazarse por distintos motivos.

Hablábamos en nuestra introducción de los beneficios de pertenecer a un grupo; de la misma manera, en las épocas primitivas, ser ajeno a un colectivo podía tener funestas consecuencias para el individuo. Y es que hay que recordar que, en los tiempos pretéritos a los que nos referimos, los náufragos no eran otra cosa que «extranjeros», lo que era sinónimo de amenaza. Los lugareños, además, comoquiera que desconocían los fenómenos meteorológicos extremos (nos referimos a las tormentas o tempestades) que habían arrastrado a tales desdichados hasta sus playas, los veían como chivos expiatorios en los que se manifestaba la «ira divina». Por ello, cuando aquellos damnificados

por una tormenta o una tempestad, exhaustos, ganaban la costa, eran asaltados sin contemplaciones por los nativos para expoliarlos, esclavizarlos o, incluso, acabar sin ningún miramiento con su vida (ROUGE: 1966)².

Esta práctica bárbara, amparada a partir de la Alta Edad Media, con el fin de darle una pátina de legitimidad, bajo el concepto de *ius naufragii* o derecho de naufragio, imperó durante siglos, aunque acabaría por ceder ante el avance, paulatino pero irreversible, de la civilización.

El naufragio y los náufragos en el derecho antiguo

El paso de esta época oscura, en la que el buque naufragado era considerado *res nullius* y los náufragos carecían de todo derecho, a otra que instaura su auxilio y los protege del expolio, fue un proceso lento, debido al gran peso de la tradición (el *ius naufragii* tenía una base consuetudinaria, no positiva) en el entorno marítimo, por lo que —como veremos a continuación— esta transición de la barbarie a la civilización no culminaría hasta finales del siglo XVII, cuando por fin las naciones civilizadas entendieron que todos sus navegantes, fatalmente y sin excepción, eran candidatos a verse reducidos a la triste condición de náufragos.

Aunque en las Leyes Rodias (*lex rhodia*)³ ya hallamos esbozos de las figuras jurídicas de la avería, el seguro y el préstamo de cambio marítimo, los griegos, representados por el filósofo Platón⁴ y el abogado Andócides, fueron los primeros en denunciar la crueldad de esta práctica; este último, precisamente, definió a los pueblos bárbaros como aquellos que ejercían el pillaje sobre los naufragos.

Pero serían los jurisconsultos romanos (Cicerón y otros) quienes, a través de su derecho de gentes (*ius gentium*) y del derecho natural (*necessitas inducit privilegiumque iura privata*), pusieron «negro sobre blanco» el deber de conmiseración, auxilio y hospitalidad al náufrago, considerando que la menesterosidad consustancial a tal condición conlleva, en sí misma, un privilegio de amparo.

Viene al caso recordar aquí la *Lex cornelia de sicariis et veneficis* (81 a.C.), del senadoconsulto Claudianum de Sicariis, que imponía penas a los que hubiesen cometido actos de violencia, depredación o latrocinio contra las víctimas de un naufragio, o a las personas que impidieran que fueran asistidas por los propios náufragos o por terceros que pudieran acudir en su ayuda. Por último, el jurisconsulto Callistratus⁵ dejó constancia de que también el emperador Adriano (117-138) tipificó en un edicto esos mismos delitos y persiguió a quienes los hubiesen perpetrado.

(2) Conviene recordar que algunos habitantes de las Pequeñas Antillas practicaban la antropofagia con los náufragos.

(3) Eran las leyes del pueblo rodio (de la isla de Rodas) referentes al comercio marítimo, las cuales, aunque limitadas y escasas en número, «resplandecen y brillan por la justicia, la razón y espíritu humanitario ...» (LIMARDO: 1869). Escritas novecientos años antes de Cristo, lo que nos ha llegado de ellas son algunos fragmentos que se incorporaron al derecho romano.

(4) Hay que recordar sus diálogos la *República* y las *Leyes*.

(5) CALLISTRATUS, libro II *Quaestionum*, D.47.9.7.

Otro texto clásico que protegió de una manera decidida los derechos de los náufragos fue el Digesto de Justiniano, del año 533, en cuyo libro VII, título V, se señalaba:

«Cualquiera que robe alguna cosa del infeliz caudal de los náufragos o fraudulentamente quedare con él, restituirá el cuádruplo a los que padecieron el contratiempo. Cualquiera que con violencia robe alguna cosa salvada del naufragio, después de restituirla, si es persona libre, será confinado por tres años y si es persona vil, será castigado por el mismo tiempo a las obras públicas, y últimamente, si fuere esclavo será condenados a trabajos más penosos en servicio del Fisco».

Otro hito legal en la protección del náufrago lo encontramos en el acuerdo entre el monarca inglés Eteiredo II y el noruego Olav Tryggvason del año 991, que garantizaba la vida de los supervivientes de un naufragio y protegía sus mercancías del saqueo (GORDON: 1937, pp. 24ss.)

En toda esta legislación garantista del náufrago podemos entrever el germen de unos «derechos del hombre», es decir, de ciertos principios morales y universales, sustentados en la razón, inscritos en la naturaleza humana y superiores al ordenamiento jurídico positivo y al derecho consuetudinario y distintos de estos. Su meta es el bien común, conjunto de condiciones de la vida social que hacen posible que la humanidad alcance su propia perfección y, por tanto, su felicidad pues, según el referido derecho natural, «la ley injusta no es ley».

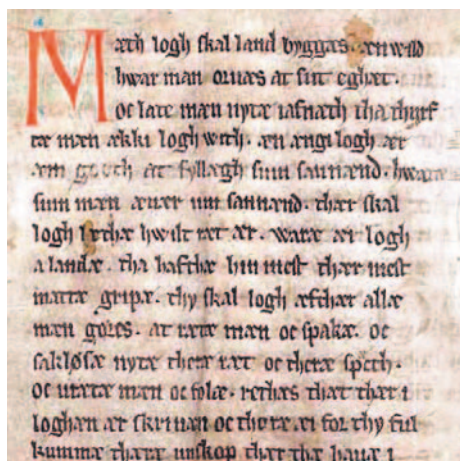
La Edad Media fue decisiva para asentar todos estos avances en virtud de dos factores determinantes. El primero tiene que ver con la expansión de la religión cristiana, uno de cuyos más importantes preceptos es el amor al prójimo, en el que se sustentó la máxima de que el amor a la humanidad⁶ acercaba al creyente a Jesucristo⁷ —en cualquier caso, no hay que olvidar que, debido a la



Fragmento del Digesto, del emperador bizantino Justiniano. Colección del autor

(6) El concepto ontológico de humanidad en aquel momento era el conjunto de los hijos de Dios, portadores, por tanto, de un alma susceptible de ser salvada.

(7) Los concilios de Roma (1078), Nantes (1112) o Letrán (1179) condenaron las acciones de insolidaridad y de depredación de naufragios. Más explícita fue la bula de Gregorio XIII de marzo de 1583, que, aparte de recordar el obligado respeto de los náufragos, condenaba el derecho de naufragio.



Fragmento del *Codex Holmiensis* Universidad de Copenhague.

íntima relación que aún existía entre el comercio y la piratería, el naufragio podía ser considerado un sujeto de todo punto indigno del socorro de los hombres y de la ley—. El segundo factor que mencionábamos líneas arriba está relacionado con el nacimiento, durante los siglos XII, XIII y XIV, de las rutas marítimas entre las principales ciudades portuarias europeas, lo que derivó en la necesidad de establecer unas reglas supranacionales al respecto.

Podemos afirmar que los reinos y señoríos hispánicos, si no los primeros, fueron pioneros en abolir el derecho de naufragio, y para ello citaremos tres ejemplos:

- El 9 de abril de 1168, Fernando II, rey de León, dispuso que todo lo que llegara a la costa del buque naufragado se entregara a los naufragos.
- El Fuero de San Sebastián, otorgado por Sancho el Sabio de Navarra allá por el año 1180, se expresaba en idéntico sentido en su artículo I-10 (BANÚS Y AGUIRRE: 1963).
- Y el Fuero Municipal de Santander, de 11 de julio de 1187, decía textualmente: «Si aliqua nauis ueniens ad uillam Sancti Emetherii periclitata et fracta fuerit, quicquid domini sui rebus quas nauis continebat poterint inuenire nullus eis auferat nec uim eis inferre presumat»⁸.

Pero tendrán que pasar casi un par de siglos para tropezarnos de nuevo, en el ámbito europeo, con un brote de sensibilidad en relación con las pertenencias de las víctimas de un siniestro marítimo. Así, el *Codex Holmiensis* (Código de Jutlandia), del año 1241, disponía que «si se produce un naufragio y hay personas a bordo que llegan vivas a la costa, nadie tiene el derecho de apropiarse de sus mercancías»⁹. Paradójicamente, los desalmados, espuriamente fieles a la literalidad de la norma a fin de traicionar hasta la raíz su espíritu, para quedarse con la carga se cuidaban mucho de que no hubiera supervivientes.

(8) «Si a la villa de San Emeterio aportase nave rota y naufraga, nadie tome cosa de cuanto la nave encierre y tuviera dueño averiguando, ni sea osado de hacerle fuerza».

(9) Accesible en la página web de la Universidad de Copenhague, manuscritos: <https://permalink.kb.dk/permalink/2006/manus/41/dan/>.

De nuevo en España, gracias a Alfonso X el Sabio se produjo un gran avance legislativo en la materia¹⁰. Primero con su Fuero Real, del año 1255, cuyo título XXIV, ley I, garantiza la propiedad y tutela de los objetos naufragados de la siguiente manera:

«Sy nave, o galea o otro navio qualquier peligrar o quebrar, mandamos que el navio e todas las cosas que en él andavan, sean daquellos cuyas eran ante que el navio quebrase o peligrase, e ninguno non sea osado de tomar ninguna cosa dellas sin mandato de sus duennos, fueras si las tomaren por guardarlas e darlas a sus duennos, e ante que las tomen en esta guisa llamen el alcalde del lugar, si no aver pudieren, e otros omes buenos, e escribanlas todas, e guárdenlas por escripto e por cuenta, e dotra guisa non sean osados de las tomar: et qui dotra manera las tomare, pechelas como de furto. Et esto mismo sea de las cosas que fueren echadas del navio por aliviarlo, o cayeren o se perdieren dél por alguna guisa»¹¹.

Y después con la segunda de las Partidas (1256-1265), cuya redacción estuvo inspirada (CAPMANY Y MONTPALÁU: 1791) en los *Rôles d'Oléron*¹² y cuyo artículo 38 versaba sobre las penas a los depredadores de los naufragos, a los que «se les sumergía en el mar hasta que estuviesen medio muertos y después se les lapidaba». Respecto a la carga del navío, decía: «... si no son reclamados los objetos de un naufragio, el señor debe convertirlos en obras pías, distribuirlos a los pobres, por ejemplo, en dotar doncellas según derecho y conciencia, sin retener el cuarto ni parte alguna, bajo pena de incurrir en maldición de nuestra Santa Madre la Iglesia» (FDEZ. NOVOA: 1909).

En 1279 sería el Código de Costumbres de Tortosa el que garantizara «las propiedades de los extranjeros que llegaren a sus playas por naufragio o arribada, cualquiera que fuese su nacionalidad, y prohíbe que los señores u otras personas exijan tributo o recompensa por el salvamento ...» (ibídem). Siete años después, Alfonso III, en virtud de decreto de 29 de marzo, mandaría que nadie se atreviera en la costa catalana a tomar o retener efecto alguno o mercancías por razón de naufragio. El título XXXII (ley L) del Ordenamiento de Alcalá, de 1348, durante el reinado de Alfonso XI, reafirmó la prohibición al disponer que «en todas las villas y lugares de nuestro Señorío que son ribera de la mar, no haya pecio [daño] ninguno de nave ni de batel ni de bajel, ni haya el Rey ni el Señor derecho ninguno de ello, mas todo sea de sus dueños cuando se debiera cobrar, y si el dueño no apareciese [en un plazo de dos años], sea de Rey o de aquel que de derecho lo hubiere de haber».

(10) No obstante, es cierto que las primeras disposiciones de Castilla (Cuaderno de Leyes de Toledo, de 1480, y Ordenanzas Reales de Castilla, de 20 de octubre de 1541) se orientaron a garantizar tanto la propiedad de la carga como la del navío siniestrado. Véase MARLASCA MTNEZ.: 2003.

(11) Accesible en la página web del BOE: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-2018-7.

(12) Estructurada en veinticinco capítulos, era una colección de decisiones judiciales (roles), en materia de navegación, de los juicios de Oléron, en la Francia atlántica. Tomaron su nombre de la isla de Oléron, situada frente a la costa de La Rochela. En su versión castellana, fueron conocidas como «Leyes de Layrón». Véase SERNA VALLEJO: 2004.

Ya en 1370 se publicaría en Barcelona el *Llibre del Consolat de Mar*, que reconocía los derechos del náufrago recogidos en el Digesto de Justiniano.

No obstante, lo que en sus inicios fue una superstición (nos referimos a la «ira divina», mencionada más arriba) acabó siendo un *modus vivendi* para muchos pueblos costeros europeos de aquella época. La pobreza, derivada de las malas cosechas, las guerras y los diezmos, hizo de los naufragios una fuente importante de ingresos y los empujó a provocarlos en las noches de temporal. Para ello, en las proximidades de un acantilado o de un arrecife, los lugareños hacían un fuego que simulaba un faro; algunos incautos capitanes caían en el engaño y, en vez de dirigir el barco a un puerto o fondeadero seguro, ponían proa hacia el trampantojo y chocaban de manera violenta contra las rocas. A la mañana siguiente comenzaba el pillaje. Estos saqueadores recibieron el nombre de «raqueros». No hay constancia de que en España hayan existido, pese al imaginario popular¹³. Como bien dijo el comisario belga Bardin:

«... la costa pertenecía al más audaz, la tempestad era su providencia, ponía en sus manos crispadas por la codicia del botín, la fortuna de veinte familias. No existía la protectora vigilancia oficial, solo había o culpable de complicidad o absoluta indiferencia. ¡Desgraciado el capitán a quien los funestos azares de su penosa profesión conducían a la playa! tenía que disputar su vida a las olas y su fortuna a los crueles merodeadores!»¹⁴.

Quizá por ello, los Reyes Católicos, el 16 de febrero de 1478, derogaron expresamente, de nuevo, el derecho de naufragio¹⁵, adelantándose a Inglaterra¹⁶ y a Francia¹⁷, si bien se mantuvieron ciertas prerrogativas en relación con el *ius naufragii* y pervivieron procedimientos en los que los derechos del náufrago no tenían la debida prelación. En el primer caso, hay que recordar que entre las rentas y derechos de las jurisdicciones eclesiásticas (como la

(13) En la Costa de la Muerte, estas leyendas mancharon el buen nombre de sus habitantes. Tratando de encontrar la causa por la cual habían naufragado tantos buques en aquella zona, se llegó a decir que, para despistar a los capitanes en apuros, los lugareños ponían teas encendidas en los cuernos de las vacas. Cosa distinta era la «rapaña» que, como el lector puede suponer, se dio en un buen número de estos siniestros, bien que no fuesen provocados. Quizá uno de los más llamativos fue el perpetrado en el galeón capitana de Nueva España que, en 1641, se hundió en la barra de Sanlúcar repleto de caudales e hizo ricos a los vecinos de todo un barrio de la localidad.

(14) Folleto publicado en Bélgica por Bardin en 1868.

(15) «En todas las villas e lugares de nuestro señorío, que son ribera del mar, no haya precio ninguno de nave ni de bajel ni batel ni haya el Rey ni el señor derecho ninguno en ello, mas todo sea de sus dueños ...».

(16) En 1496, Enrique VII firmó con la Borgoña un tratado de comercio (*Inercursus magnus*) en virtud del cual los buques de cualesquiera de ambas coronas que, a causa de tempestades o de una persecución, se refugiaron en los puertos de la otra serían auxiliados y se respetaría su carga.

(17) En Francia tuvo que ser su Ordenanza de Marina de 1681 (artículo 1.º, título IX, Libro IV) la que aboliría dicho derecho. Véase ZAMBRANA MORAL: 2015.

compostelana o la mindoniense) figuraban los restos de naufragios arrojados por el mar a la costa; en el segundo debe señalarse que las autoridades competentes, en caso de siniestro marítimo, establecían el siguiente orden de prelación en el rescate: primero, las mercancías pertenecientes al rey; luego, el resto de los efectos, y en tercer lugar, el salvamento y socorro a las personas¹⁸.

Unos años más tarde, el 26 de septiembre de 1511¹⁹, la Casa de Contratación asumiría en exclusiva²⁰ la jurisdicción para los casos de naufragios, además de ser la encargada de fijar las responsabilidades y señalar las penas en casos de denegación de auxilio a otro buque en peligro²¹. Esto no fue óbice para que los capitanes de los galeones particulares hicieran lo que les viniera en gana al respecto. Así, en 1623, el célebre Antonio de Oquendo pidió penas para los pilotos y armadores de una de aquellas embarcaciones insolidarias que, pese a su inmejorable situación, no acudió en auxilio del galeón *Espíritu Santo*, omisión que conllevó la muerte de la totalidad de su tripulación (SERRANO MANGAS: 1991, p. 37).

Con la navegación transoceánica sobrevino otro problema específico ya que, debido a la inmensidad de los océanos, muchos náufragos podían permanecer durante años²² en la isla donde hubiesen tenido la fortuna de recalar tras la pérdida de su nave. Unos se adaptaban mejor y otros peor a su azaroso destino. Expresivo de ello fue el caso de un tal Jerónimo Aguilar y de un compañero suyo que, tras naufragar, llegaron a Campeche. Y así, mientras que el primero se unió sin pensarlo a las tropas de Hernán Cortés cuando el conquistador arribó allí, el segundo prefirió quedarse con su mujer nativa y sus hijos, ya que se había adaptado tanto a su tribu de acogida que «tenía horadadas las orejas y el bozo de abajo» (LANDÍN CARRASCO: 1984, p. 60). No obstante, también sucedía que el acomodarse a los usos y costumbres de los isleños obedecía más que nada a una cuestión práctica de mera supervivencia. Esto fue lo que le pasó a un tal «Juanes» que, procedente de Nueva España, había naufragado en la isla de Cebú. Cuando llegó Legazpi, veintiséis años después del suceso, lo vio correr hacia él, para seguidamente arrodillarse y apostrofarle: «¡Bendito y alabado sea mi Dios todo poderoso!». Ni que decir tiene la impresión que le causó al guipuzcoano aquel famélico anciano semidesnudo y lleno de tatuajes. El hombre, al parecer, no tuvo más remedio que casarse con la

(18) Archivo General de Indias (AGI), Consulados 838. «Informe del Gobernador de Yucatán». Mérida, 6 de octubre de 1614.

(19) AGI, Indiferente General, t. 3, f. 165v.

(20) Si bien, como era lógico, si el naufragio ocurría en aguas trasatlánticas, las primeras diligencias eran instruidas por las autoridades judiciales más cercanas al suceso, que en el momento en que había indicios de culpabilidad remitían toda la documentación a Sevilla.

(21) Durante muchos años, el licenciado Salgado Correa fue el asesor jurídico de la Casa en estos asuntos.

(22) El primer caso de este tipo se dio con un superviviente de una carabela de la armada del general Diego García, que naufragó en Bahía de Todos los Santos, permaneciendo abandonado durante quince años hasta que fue recogido por una nave de Rodrigo Acuña. Véase FDEZ. DURO: 1867, p. 4.

hija del príncipe de Tandag, con la que tuvo dos hijas, cuyos nombres quiso que fueran los diminutivos castellanos «Juanica» y «Catalanica».

Conocido el desamparo y olvido de aquellos hombres, la Monarquía Católica hispana procuró asistirles con los limitados medios de la época. Ejemplo de ello nos lo ofrece la real carta²³, fechada en Valladolid el 5 de octubre de 1536, en la que la reina Isabel ordenaba que cualquier buque que regresara de la Carrera a España recalara en Bermuda, donde se encontraban los naufragos de la nao *Juan de León*, de quienes se sabía que llevaban tres años abandonados. Por ello, también en aquella época se implantó entre los navegantes la buena costumbre de dejar en las islas desiertas algunos víveres en previsión de que la fatalidad hiciera que fueran habitadas por aquellos infortunados²⁴.

Como la mayor parte de los buques se perdían muy cerca de la costa, fue también por aquella época cuando la Corona autorizó a los Consulados²⁵ a asumir la competencia en lo que al salvamento marítimo se refería. De esta manera, con el pasar del tiempo, los de mayor importancia y entidad dispusieron de casetas donde guardar al efecto el material de rescate.

Terminando con nuestro repaso a la antigua legislación marítima sobre la cuestión, debemos citar las Ordenanzas de Federico IV de 1705, que dictaron severas penas, incluida la capital, para aquellos que se negaran a auxiliar a los naufragos o que los socorrieran con engaños.

El naufragio y los naufragos en la edad contemporánea

Comenzando por España, hay que recordar que a mediados del siglo XVIII los Consulados²⁶ pierden las competencias plenas que ostentaban en los casos de varadas y naufragios. Años más tarde, y conforme al tratado 5.º, título VII, artículo 95, de las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793, se delegó esta responsabilidad en los gremios de mareantes, que teóricamente debían tener siempre almacenados los pertrechos precisos para ejecutar un salvamento y una lancha dispuesta a tal fin, medios que eran sufragados con una asignación económica de la Corona. De esta manera, cuando ocurría un siniestro marítimo, y una vez llegada la noticia del suceso, se reunía la gente de mar disponible, que provista de un rudimentario material (cabos, anclas, perchas y

(23) AGI, Indiferente General, leg. 1962. Ofrecemos al lector su transcripción en el anexo 1.

(24) *Robinson Crusoe*, la célebre novela de Daniel Defoe, estuvo inspirada en la desgracia del español Pedro Serrano, que en 1526 naufragó en una isla del Caribe, en la que logró sobrevivir durante varios años. Fue Garcilaso de la Vega quien se ocupó de contar sus peripecias, en el capítulo VIII de la primera parte de sus *Comentarios reales* (1829, pp. 23ss.), titulado «La descripción del Perú».

(25) Los Consulados eran entidades administrativas impulsoras y garantes del desarrollo económico local, que se conformaban como tribunal mercantil y ostentaban capacidad legislativa, ejecutiva y judicial.

(26) Los Consulados desaparecieron tras la promulgación, el 30 de mayo de 1829, del Código de Comercio.

bicheros de hierro)²⁷ intercambiaba impresiones acerca de las medidas que tomar para verificar el salvamento, sobre la base de la experiencia adquirida con la práctica del oficio. En caso de que el salvamento no fuera factible desde tierra, se usaban las embarcaciones menores disponibles. Qué duda cabe que, a falta de una organización y entrenamiento adecuados, aquellos salvamentos eran una heroica estampa de lucha del hombre contra los elementos.

Y, ya que estamos con las Reales Ordenanzas de nuestra marina de guerra, conviene reseñar sus artículos 82 y 126, relativos a las competencias y obligaciones del comandante general de la Escuadra, que decían:

«En cualesquiera parajes y ocasiones tomará bajo su protección a mis vasallos, defendiéndoles y auxiliándolos contra todo insulto, agravio o violencia, practicando cuanto dependiere de él para asegurar su legítimo comercio, y les prestará el favor de que necesitaren *sin injuriar ni agraviar en modo alguno a los vasallos de potencias amigas o aliadas mías, sino al contrario, favoreciéndolos y socorriéndolos en todas urgencias de mar, como lo dictan la humanidad y el derecho de gentes*».

«Cuando acaeciére estar en peligro alguna embarcación que viene hacia puerto, o al fondear y se pida auxilio a mis bajeles de guerra o Arsenales de Marina, o se envíe sin pedirlo, se avisará la Sanidad, para que acuda contemporáneamente; y si esto no pudiere ser por la urgencia del socorro, las lanchas y gente que fuesen a él, permanecerán en la embarcación hasta la visita de los Diputados de aquel juzgado».

En el mismo texto, en lo que toca a los deberes y obligaciones del comandante, en sus artículos 141 y 143 se dice:

«Navegando en Escuadra maniobrará a socorrer las urgencias de cualquier buque inmediato en que se hubiere caído la gente al agua o acaecido otro fracaso, echando los botes o en otra forma que le fuere posible y la más conveniente a su auxilio, sin esperar para ello la señal de general ...»

«Si navegando solo encontrare bajel de mi Armada que necesite socorro, estará obligado a darle todo el que pidiere ...»

Y es que la mentalidad había cambiado gracias a las doctrinas humanitarias de Voltaire y Rousseau, cuyas ideas desembocaron en la época romántica²⁸. De esta manera, serían los británicos los primeros en poner medios y constituir sociedades de salvamento locales que hunden sus raíces en el periodo finisecular dieciochesco (FERREIRO: 1880, pp. 32 y 33).

(27) Viene al caso comentar que el oficial de la Armada Diego Contador, en julio 1790, y a causa de un temporal que hizo zozobrar varios barquitos en la playa de Santa María (Cádiz), improvisó una especie de fusil lanzacabos que salvó muchas vidas. Véase CARAVACA DE COCA: 2023, p. 665.

(28) Como es bien conocido, el Romanticismo fue un movimiento cultural nacido en Alemania y Reino Unido como reacción contra el excesivo énfasis que la Ilustración y el Neoclasicismo pusieron en la razón. En contraste, los románticos otorgaron una especial atención a los sentimientos y, por ende, al sufrimiento humano.



Portadana de las «Ordenanzas Generales de la Armada Naval» de 1793. Biblioteca Central de la Armada.

Volviendo a España, la «Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar», del año 1802, otorgó a la Armada la jurisdicción en todo lo concerniente al socorro de los naufragos y el salvamento de buque y carga (tit. VI, arts. 10, 16 y 17), con la única excepción de los siniestros ocurridos en las costas de Bilbao y San Sebastián, que seguirían bajo la competencia de sus respectivos Consulados (tit. XI, art. 21). De esta manera, la norma, en su título VI, capítulo 11, decía que

«con noticia de haber naufragado alguna embarcación en la costa el comandante [de Marina] o Ayudante de Distrito más próximo al paraje del fracaso se transferirá a él, tomando las precauciones correspondientes de acuerdo con los que tengan el encargo de Sanidad, para dar sin dilación las disposiciones que permitan las circunstancias, en primer lugar para el socorro de los naufragos, y después para el del buque, o bien para que se recojan y custodien los efectos que pudiesen salvase ...»²⁹.

Además, dichas Ordenanzas disponían en su artículo 35, título XIV, que se multaría «a los que, por omisión o mera voluntariedad, dejasen de concurrir al socorro de cualquier buque nacional o extranjero fondeado en puerto, con los auxilios que necesitare».

En 1817, la sensibilidad en toda Europa con los padecimientos del naufrago tuvo como revulsivo el conocimiento de los horrorosos detalles del naufrago de la fragata *Medusa*, gracias a la publicación por el cirujano Jean-Baptiste Savigny y el ingeniero-geógrafo Alexandre Corréard del libro *Relación del naufrago de la fragata Medusa (Relation du naufrage de la frégate La Méduse)*³⁰. Hay que recordar que el buque se perdió, el 2 de julio de 1816, en el banco de Arguin, a veinte leguas de Cabo Blanco, entre las islas Canarias y el

(29) En 1852, de manera impropia, el juzgado de Tortosa quiso tomar esta competencia, lo que hizo que una real orden de 6 de marzo recordara la plena vigencia de lo preceptuado en la Ordenanza.

(30) En España, la primera noticia que se tuvo de la tragedia la dio el *Diario Balear* el 26 de octubre de 1816. Cabe reseñar también que a principios de la década de los cuarenta se hizo una representación teatral del suceso que tuvo una gran recepción por parte del público de Madrid.



GÉRICAULT, Jean-Louis Théodore: *La balsa de la Medusa*. Museo del Louvre

archipiélago de Cabo Verde, y que, tras ordenar el capitán su abandono, los oficiales se embarcaron en los botes, mientras que los marineros, unos 150 hombres, se apiñaron en una balsa improvisada que debía ser remolcada por aquellos.

Pero, al comprobarse que el peso de la balsa era un estorbo para la salvación de los primeros, la oficialidad decidió soltar las amarras y abandonar a los balseros a su suerte. Así se desató una cadena de hechos tremebundos. Aquellos hombres aterrizados y ebrios –solo llevaban carga de vino; la de agua se cayó al mar– lucharon primero por el espacio ya que, dado que la balsa se hundía por los bordes, todos querían situarse en el centro. La primera noche, veinte de los naufragos murieron ahogados; después, los que portaban armas asesinaron a los desarmados, con lo que los supervivientes se redujeron a menos de la mitad respecto de los iniciales. Al cabo de una semana solo quedaban veintiocho. Y, como trece de ellos estaban enfermos, los demás decidieron arrojarlos al mar. A causa del hambre atroz, algunos de los quince restantes, según testimonio del propio Savigny,

«comenzaron a cortar tajadas de carne de los cuerpos que cubrían la balsa y los devoraron crudos con indescriptible ansia. Los oficiales y pasajeros a los que yo me unía en sentimientos, no podíamos superar la repugnancia que nos inspiraba la vista de un alimento tan horrible, por lo que nuestro recurso fue comernos los

cinturones de nuestras espadas, las cartucheras y unas cuantas piezas de cuero que teníamos»³¹.

Pasados trece días navegando a la deriva, fueron recogidos por el bergantín *Argus*, que había sido enviado por el propio comandante de la *Medusa*, aunque no para salvarlos, sino a fin de recuperar tres barriles con monedas de oro y plata y los cañones de la cubierta. Este espantoso suceso fue plasmado por el pintor romántico Théodore Géricault en un magnífico óleo que se conserva en el Louvre (fig. 4).

Otro ejemplo de esta nueva sensibilidad fue el folleto, publicado en 1823 por sir William Hillary³², *An Appeal to the British Nation on the Humanity and Policy of forming a National Institution for the Preservation of Lives and Property from Shipwreck* (Una llamada a la nación británica en nombre de la humanidad para formar una institución nacional de salvaguarda de vidas y propiedades en los naufragios), en el que se ponía especial énfasis en que las embarcaciones de salvamento debían acudir al auxilio de las personas y buques que lo necesitasen sin reparar en absoluto en cuál era su nacionalidad o en si el rescate se hacía en tiempo de paz o de guerra.

No es extraño, pues, que al año siguiente Hillary fuera uno de los fundadores, en el condado de Northumberland, de la primera sociedad de salvamento de náufragos en Europa³³, que puso en práctica el principio por el cual el salvamento de vidas humanas en la mar era una tarea humanitaria en cuyo ejercicio no debía prevalecer discriminación alguna por prejuicios de raza, nacionalidad, religión o ideología política³⁴. También en Francia se tomó conciencia de la cuestión, y en 1824 se crearon las sociedades locales de salvamento de Boulogne, Dunkerque y Calais³⁵. Por nuestra parte, el naufragio de la *Medusa* tuvo como única consecuencia la promulgación de una real orden, de 4 diciembre de 1825, que mandó construir dieciocho máquinas para socorro de náufragos con arreglo al modelo remitido desde

(31) Texto transcrito de la entrevista que, veinte años después del suceso, concedió Savigny al diario *The Instructor*.

(32) Natural de Yorkshire, sir William Hillary (1771-1847) fue un oficial del ejército británico, escritor y filántropo. Vivió en la isla de Man, donde a lo largo de su vida salvó a medio millar de personas.

(33) La primera asociación de auxilio marítimo de Estados Unidos fue la Sociedad Humanitaria de Massachusetts, fundada en 1786. También debemos recordar como precedente el concurso que dos años después convocó el club The Gentlemen of Lawe House, de South Shields (ciudad costera del condado de Tyne and Wear, Inglaterra), para premiar a la persona que ofreciera un diseño de lancha de salvamento. Ganó el párroco local, William Wouldhave, cuyo bote prestó servicio durante cuarenta años, salvando cientos de vidas.

(34) Durante los años siguientes, en varios puntos de la costa británica se crearon distintas sociedades de salvamento, fusionadas en 1852 en la denominada Royal National Life Boat Institution, que a finales de siglo llegó a tener operativas ochocientas estaciones de auxilio.

(35) Los galos no fundarían una sociedad estatal de salvamento hasta 1865, bajo la presidencia del almirante Rigault de Genouilly.



Postal de época de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Colección del autor

Londres por Félix Ramón Alvarado, encargado de negocios español en la ciudad.

Siguiendo con nuestra nación, la competencia de los gremios en materia de salvamento fue suprimida entre los años de 1847³⁶ y 1850³⁷, debido al aprovechamiento ilícito por aquellos de los medios destinados a tal fin. La idea era que dicho servicio fuera prestado por sociedades particulares, pero, debido al nefasto resultado de la medida, retornó a ellos.

Sería un hecho absolutamente circunstancial el que haría impulsar esta benemérita labor en nuestras costas, pues encontrándose en Londres, en 1859, el capitán de fragata Miguel Lobo, con objeto de adquirir distinto material salvavidas, sensible como era a la problemática y conocedor de la labor de la Royal National Life Boat Institution, un año más tarde aconsejó a la superioridad establecer un servicio similar en España, lo que dio lugar a la elaboración de un informe de la Junta Consultiva de la Armada sobre el establecimiento mediante sociedades privadas de botes salvavidas, informe que se trasladaría al Ministerio de Fomento³⁸. Este, en virtud de reales órdenes de 26 de abril y 29 de diciembre de 1860, dio instrucciones para la instauración de botes salvavidas en los puertos de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Huelva,

(36) Real Orden de 9 de febrero de 1847.

(37) Real Orden de 15 de marzo de 1850.

(38) En virtud de real orden de 25 de diciembre de 1860.

Cádiz, Málaga, Valencia, Tarragona y Barcelona, servicio que sería gestionado por las Juntas de Comercio, ya que la falta de matriculados había reducido el número de gremios, lo que hizo que el Gobierno dispusiese su extinción en virtud de real decreto de 10 de julio de 1864³⁹. No obstante, su limitado ámbito de actuación y los naufragios ocurridos en las playas de Nazareth y de Pinedo (en las proximidades de El Grao) en los primeros días marzo de 1867, movieron a la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, en el mes de septiembre siguiente, a crear⁴⁰ una sociedad paralela para el socorro y salvamento de náufragos⁴¹, precursora de la celeberrima Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (SESN), que asumiría dichas competencias a finales de 1880⁴².

Precisamente ese mismo año (1867), en la Exposición Universal de París, el jurista M. Dumustier, miembro del jurado internacional, afirmaba: «El respeto a la vida humana es uno de los caracteres distintivos de la sociedad moderna; está impreso en casi todos los progresos realizados desde principios de este siglo sobre todos los ramos de la actividad social; pero el arte naval, especialmente, parece haberse inspirado en él». Otro ejemplo de la *fiebre humanitaria* que recorría Europa nos lo ofrecen estas palabras del cardenal Bonnechose, extraídas de su discurso del 8 de abril de 1875 ante la Junta General de la Sociedad Estatal de Salvamento francesa:

«Cuando vuestros agentes ven a lo lejos un barco en peligro y oyen su cañón de alarma, ¿preguntan si es italiano, alemán, francés, cristiano, judío o mahometano? No, por cierto: basta a vuestros intrépidos salvadores para lanzarse a las furiosas olas, bástales saber que allí hay hombres en peligro. Y entonces nada los detiene, nada los acobarda. Ni los bramidos de la tempestad, ni las hinchadas olas, ni los abismos entreabiertos, ni el siniestro fulgor de los relámpagos que surcan las tinieblas de la noche, ni los gemidos y angustias de las mujeres y los hijos que, afligidos, quedan en la playa... Nada puede encadenar el valor de abnegación que inspira y arrastra a los bravos marinos. Una voz domina en ellos todas las otras: la voz del deber, la voz del corazón, que les dice: “Salvad a vuestros hermanos”» (NOEL: 1886, p. 270).

Otro paso adelante en pro de la actividad humanitaria en la mar durante los conflictos armados a mediados de aquel siglo lo dio la Convención de Ginebra

(39) Véase la *Gaceta de Madrid* del miércoles 13 de julio de 1864.

(40) Véase «Sociedad Filantrópica de Salvamentos Marítimos en Valencia», en *La Marina Española. Periódico de Ciencias e Intereses Marítimos*, núm. 7, de 12 de diciembre de 1867, pp. 52-53.

(41) La siguieron, por orden cronológico, en 1875, una fundada en el puerto de Águilas (en cuyos estatutos se decía: «... Primero, el consagrar ser individual y colectivamente a los actos de socorro valor y auxilio. Segundo, poner a disposición de las autoridades el concurso desinteresado de sus individuos en los casos de calamidades públicas, incendios, inundaciones etc. [...] Quinto, propagar los medios para socorrer a los ahogados, asfixiados y a toda persona que exponga su vida en bien de la humanidad ...»), y en 1879, la denominada Asociación Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa.

(42) Como curiosidad, cabe citar que la Armada destinó íntegramente a la citada SESN, «con destino o aplicación a los fines humanitarios de la misma», la cantidad recaudada por la venta de entradas para visitar el Museo Naval. Véase la real orden de 18 de julio de 1887.



Mosaico conmemorativo del vapor ambulancia *Buena Ventura*. Mural de azulejos de la sede de Cruz Roja de Cartagena. Foto del Autor.

sobre buques hospitales, de 22 de agosto de 1864⁴³, que les otorgaba el estatus de «buques neutrales» y, como tales, debían ser protegidos y respetados por los beligerantes mientras hubiera en ellos enfermos o heridos⁴⁴. En otras palabras, los Estados eran los enemigos, no sus respectivos ciudadanos.

Por último, debemos comentar que precisamente ese año fue creada la Cruz Roja Internacional⁴⁵, a cuya delegación en Cartagena⁴⁶ se le ocurrió habilitar un viejo vapor de ruedas de la Armada como ambulancia marítima, con objeto de trasladar a tierra los heridos y náufragos que, a causa de la Tercera Guerra Carlista, se estaban produciendo a bordo de las flotas en ese momento enfrentadas (cantonal y gubernamental). De esta manera, el 13 de octubre de 1873 —día en que la *Buena Ventura* zarpó para realizar tan laudable servicio por primera vez, ondeando la bandera de la Cruz Roja—, España se convirtió en la primera nación del mundo que dispuso de una ambulancia marítima⁴⁷.

(43) Su texto fue redactado por los suizos Dunant y Moynier, y España se adhirió a él en virtud de real orden de 10 de abril de 1871. También fuimos los españoles los primeros, antes de la firma de la Convención, en utilizar un vapor como buque hospital. Fue el denominado *Cid*, en el transcurso de la «guerra de África» de 1859. Véase GLEZ. G.: 2016.

(44) El empleo en España de un buque para desempeñar esta función tuvo lugar durante la revolución cantonal, el 12 de octubre de 1873, cuando el vapor de ruedas *Buena Ventura* zarpó con bandera de la Cruz Roja para acompañar a la flota sublevada, por si durante el inminente enfrentamiento con la escuadra del Gobierno había heridos.

(45) Durante sus primeros años de vida se denominó Asociación Internacional de Socorros a los Militares Heridos en Campaña.

(46) Concretamente, al médico Antonio Bonmatí, miembro de la benemérita institución.

(47) Menos conocido es el hecho de que la delegación de la Cruz Roja en Ferrol, constituida en julio de 1898, utilizó un pequeño vapor, propiedad del empresario Mariano Piñeiro, para trasladar a tierra a los militares y a los heridos repatriados desde Cuba que, procedentes de La Coruña, habían llegado en el vapor *Hércules*. La Armada, representada por el capitán general del departamento en aquel momento, el almirante Alejandro Arias Salgado, también pondría a su disposición una lancha de vapor del arsenal, para el traslado de heridos. Véase LINOS: 1900.

Pero, aparte del auxilio, por así decir *práctico*, al náufrago, las instrucciones de 30 de noviembre de 1872 y 4 de junio de 1873⁴⁸, la directriz consular de 1 de octubre de 1889 y la real orden de 11 de septiembre de 1891 le otorgaron la debida protección jurídica, al disponerse la obligación de que la autoridad de Marina del puerto (español o extranjero) abriera las oportunas diligencias para averiguar las causas del siniestro y la depuración de responsabilidades.

El salvamento marítimo desde finales del siglo XIX hasta hoy

El primer hito en este aspecto fue el contrato de salvamento –en formato estándar, para uso general– de 1892 de la afamada compañía de seguros británica Lloyd's⁴⁹, cuya máxima, «No cure-no pay», le venía a dar la capacidad de arbitraje en las disputas entre los comandantes o armadores de los buques y las compañías de salvamento, poniendo negro sobre blanco los derechos y obligaciones de unos y de otros.

Ya en el siglo XX se constituye la denominada Sociedad de Naciones, precursora de la ONU e intento fallido de creación de una comunidad mundial que pretendía establecer la «paz universal».

El siguiente hito legislativo en España lo encontramos en julio de 1925, cuando se promulgó la Ley de Enjuiciamiento Militar⁵⁰, cuyo capítulo II trata de los naufragios. Concretamente, en sus artículos 11, 23 y 40 se decía:

«Artículo 11. Siempre que las autoridades de Marina tengan noticia de que ha naufragado un buque mercante en aguas de su jurisdicción, proveerán a cuanto sea necesario para el salvamento de los náufragos del buque y del cargamento que conduzca».

«Artículo 23. Para el salvamento que prevé el artículo 11, las Autoridades de Marina podrán utilizar las embarcaciones de cualquier clase, tripuladas o no, que se encuentren en aguas de su jurisdicción y solicitar de las Autoridades de otros órdenes los auxilios que estimen necesarios».

«Artículo 40. El capitán o patrón de un buque que, encontrando en el mar a otro buque abandonado, logre ponerlo a salvo en aguas españolas, tendrá derecho a un premio, que consistirá en la tercera parte del valor del buque y cargamento que conduzca»⁵¹.

(48) Fue dictada para el cumplimiento del decreto de 30 de noviembre de 1872. En su artículo 3.1 se dice: «Prestar a las personas perjudicadas o amenazadas por el delito los socorros remedios y protección que puedan darle». *Gaceta de Madrid*, 12 de junio de 1873, pp. 704ss.

(49) Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement.

(50) Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, de 10 de julio de 1925, publicada en la *Gaceta de Madrid*, núm. 193 de 12 de julio de 1925, p. 314.

(51) Viene al caso recordar que una orden del Ministerio de Marina de 21 de febrero de 1950 (publicada en el *Diario Oficial* del viernes 24 de febrero de 1950) estableció que el personal que formara parte de la Asociación Mutuo-Benéfica de la Armada debía contribuir, cuando recibiera algún premio por aprehensión de contrabando, con un uno por ciento por cada mil pesetas de premio; y si, llegado el caso, este superaba las cincuenta mil pesetas, sería el cincuenta por ciento del total lo destinado a dicha asociación (véase sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-administrativo, de 2 de abril de 1964).



Fig. 7. Postal conmemorativa de la «paz universal». Colección del autor

El 11 de marzo de 1932, el presidente de la República Española firmaba la ley que ratificaba el «Safety of Life at Sea» (SOLAS), conocido en España como Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SEVIMAR)⁵², que –recordemos– nació en 1914 a consecuencia del hundimiento del *Titanic*⁵³. Sus sucesivas versiones de los años 1929, 1948, 1960 y 1965 fueron las precursoras del texto vigente, adoptado en 1974.

Poco antes de la Guerra Civil, un decreto de 29 de junio de 1936⁵⁴ dispuso la obligación de que todo buque de salvamento que quisiera ejercer esta actividad en nuestro litoral estaba obligado a ser abanderado en España y a hallarse en posesión de una licencia especial otorgada por el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, en la que se especificaría el puerto donde

(52) Una orden de 7 de noviembre de 1933 (*Gaceta de Madrid* de 17 de noviembre) aprobó una serie de instrucciones complementarias a dicho convenio.

(53) Como curiosidad, hay que recordar que el escritor norteamericano Morgan Robertson predijo la catástrofe en su novela *The Wreck of the Titan*, publicada en 1898, donde un trasatlántico de 70.000 toneladas y 800 pies de eslora, llamado *Titán*, se hundía una noche de abril, con ocasión de su primer viaje, al colisionar contra un iceberg.

(54) Véase la *Gaceta de Madrid* de 2 de julio de 1936, p. 38.

quedaría asignado con el fin de distribuirlos, acorde con las necesidades, a lo largo de nuestra costa de una manera racional.

Tras el conflicto, el nuevo régimen del general Franco decidió delegar en la Dirección General de la Marina Mercante la responsabilidad de la seguridad y salvamento en nuestras aguas soberanas, si bien en último término eran las comandancias militares de Marina las que, en su calidad de órganos periféricos, ejercían *de facto* esta función. Por ello, los comandantes de Marina y ayudantes de distrito tenían facultad para exigir la cooperación y ayuda conveniente de todos los buques, embarcaciones y medios de salvamento que se encontraran bajo su jurisdicción (RÍO PELLÓN: 2023).

En 1948, el Ministerio de Comercio ordenó aplicar a los buques mercantes el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que se firmó en Londres el 10 de junio de dicho año. Al año siguiente, el 12 de agosto de 1949, en la ciudad de Ginebra se firmó el convenio para mejorar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar. Nueve años después, la ONU promulgaba su Convención sobre Alta Mar, que dictaba: «El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en la mar ...»

En España, mientras tanto, la Presidencia del Gobierno creó en diciembre de 1952⁵⁵ una comisión mixta (marina mercante y marina de guerra) para estudiar y proponer las bases de una nueva organización del que se debería denominar «Servicio de Salvamento de Náufragos». Este proyecto no llegaría a cristalizar, seguramente, y entre otras razones, por estimarse que, en los sucesos en mar abierta, la Armada era la única con capacidad de realizar con la solvencia necesaria cualquier tipo de rescate, y por suponer que los avances en las predicciones meteorológicas reducirían al mínimo los siniestros en la costa. En lo que se refería a los puertos, solo los de mayor entidad disponían de pequeños edificios donde se almacenaban los escasos medios disponibles, muchos de ellos procedentes de los tiempos de mayor actividad de la SESN.

Lo que sí se promulgó años después fue la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regularon los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, con la que se pretendían unificar las normas relativas a la cuestión y adaptar su texto a lo establecido en el Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, al que España se había adherido. En su título II, capítulo I (arts. 31-34), se creaba el Tribunal Marítimo Central, órgano jurisdiccional con competencia para conocer y resolver las materias atribuidas por dicha ley. Esta audiencia, dependiente del Ministerio de Marina, presidida por un almirante, con sede en Madrid y jurisdicción sobre todo el territorio nacional, tenía la misión de resolver las controversias que se pudieran suscitar al respecto. La ratificación en 1980 del texto del Convenio SOLAS del 1 de noviembre de 1974⁵⁶,

(55) Véase el *Boletín Oficial del Estado* de 15 de marzo de 1953, núm. 74, p. 1400.

(56) En su regla XV del capítulo V, se obligaba a las naciones firmantes a organizar el salvamento de personas en peligro a lo largo de sus aguas nacionales.

que a su vez obligaba a cumplir las disposiciones que en materia de salvamento dictara la *International Maritime Organization* (IMO), hizo ya ineludible su constitución. Además, el incremento del tráfico mercante, el gran tamaño de la flota pesquera y la eclosión de la marina deportiva dejaban poco margen para no hacerlo. Había llegado, pues, el momento de dejar a un lado y para siempre los tiempos de heroísmo, arrojo y abnegación de nuestros marinos de guerra, y sustituirlos por la especialización y la implementación de los medios adecuados, con una organización civil y una coordinación debida⁵⁷.

No obstante, tuvo que ser un hecho luctuoso –el hundimiento, frente a la Torre de Hércules en La Coruña, del pesquero *Isla*– el factor determinante para establecer un servicio de salvamento estatal. Y es que aquel naufragio causó una fuerte impresión en los vecinos del barrio de As Lagoas, que oyeron con gran angustia los gritos de auxilio de los náufragos sin poder hacer nada por evitar la muerte de trece de sus catorce tripulantes, al no poder articularse ningún medio de salvamento para socorrerlos. De hecho, cuando llegó la lancha de la Comandancia de Marina, ya era tarde para salvarlos.

La Subsecretaría de la Marina Mercante se encontró ante una encrucijada, pues carecía de medios e infraestructuras para dar solución al problema, de modo que no tuvo más remedio que aceptar el ofrecimiento de la Cruz Roja Española para hacerse cargo de esta labor. De esta manera, se firmaría un convenio con la benemérita institución, al amparo el Plan Nacional de Cobertura de Salvamento, para que el 8 de julio de 1971 su Asamblea Suprema aprobara la creación de una rama naval, que se denominó Cruz Roja del Mar, con el objetivo de «procurar el salvamento de las personas que se encuentren en peligro en la mar o a lo largo de sus costas o en aguas interiores navegables, así como llevar a cabo cuanta labor humanitaria pueda realizar a favor de la gente el mar».

La Cruz Roja estuvo prestando este servicio desde 1972 hasta 1989, si bien su escasa vocación marítima, la falta de personal⁵⁸ y la precariedad y escasez de sus medios hicieron que la Armada supliera estas deficiencias con remolcadores de altura de guardia permanente en Ferrol, Cádiz, Cartagena y Las Palmas, y con la existencia de unos «Trozos de Auxilio Exterior»⁵⁹ –formados por miembros del

(57) La situación llegó al paroxismo cuando la línea de separación entre salvamento y negocio comenzó a desaparecer. Nos referimos al servicio de remolque que ciertas empresas privadas prestaban a las embarcaciones que solicitaban socorro, a cambio de una elevada tarifa. Los barcos más pequeños y los pesqueros eran los más perjudicados. Los primeros, porque se pensaban sobremanera solicitar una ayuda tan cara, y los segundos, porque no se les atendía si, llegado el caso, había que elegir entre ellos y un yate de lujo, por ejemplo.

(58) En 1979 la Marina española vino a paliar este problema de personal con la creación del servicio militar voluntario en la Cruz Roja del Mar. En síntesis, la Cruz Roja, en los meses de febrero y agosto de cada año, comunicaba al Estado Mayor de la Armada el número de voluntarios que necesitaba, y los aspirantes, por su parte, tenían que estar en posesión de alguna de las aptitudes propias de los socorristas y comprometerse durante dos años. Véase el Real Decreto del Ministerio de Defensa núm. 696/1979, de 21 de marzo de 1979, publicado en el BOE del 4 de abril siguiente, p. 8003.

(59) No son otra cosa que un grupo de hombres especializado en la lucha contra los incendios y las inundaciones a bordo.



Maniobra a bordo. Acuarela de Esteban Arriaga. Museo Naval. Madrid. Núm. Inventario: 1050

Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior (CASI)–, con objeto de acudir al rescate de cualquier buque en apuros. Gracias a ellos se evitaron, o cuando menos se paliaron, muchas catástrofes, con el ahorro en vidas humanas que aquello representó. Aunque la mayoría de sus actuaciones quedaron en el anonimato, vamos a recordar al menos una de las más sobresalientes.

El hecho tuvo como protagonista al petrolero *Urquiola*, que embarrancó en el canal del Seixo (inmediaciones del puerto de La Coruña) el 12 de mayo de 1976 y en el que se declaró un incendio. En aquella ocasión acudió en su ayuda el remolcador RA-1, donde se embarcó el personal del aludido Trozo de Auxilio Exterior de Ferrol, que fue determinante para extinguir las llamas y controlar la catástrofe medioambiental que el accidente conllevó.

Hecho este breve inciso, al cesar, en octubre de 1989, la competencia de la Cruz Roja en la materia, el entonces denominado Ministerio de Transportes,

Turismo y Comunicaciones aprobó el Plan Nacional de Salvamento Marítimo, que dio como fruto la creación en 1992 (Ley 27/92) de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

Siguiendo con nuestro repaso legislativo, citaremos dos normas supranacionales: la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, de 1989⁶⁰.

En el primer texto, concretamente en su artículo 98, se dice:

«1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
- b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo ...».

(60) Ratificado por España el 14 de enero de 2005 (BOE núm. 57, publicado el 8 de marzo de 2005).

El artículo 10 del segundo reza así: «Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo ...».

Por último, hay que citar la adhesión de España, en enero de 1993, al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR), adoptado en Hamburgo el 27 de abril de 1979, que obligaba a la creación de servicios de búsqueda y salvamento en la mar y a la coordinación entre ellos.

La Armada y su secular carácter humanitario

En lo que respecta a nuestra Armada⁶¹, su vocación humanitaria vino determinada por pertenecer, según en el concepto dieciochesco y decimonónico, a una de las pocas «naciones civilizadas» del planeta⁶², por lo que, aceptando aquella vocación como una obligación moral, el esfuerzo en este sentido tuvo cuatro claros ámbitos de actuación:

- a) el socorro en la mar y el rescate y auxilio a los naufragos;
- b) el amparo de las familias en general, y en particular de las que sufrieron la pérdida de alguno de sus miembros por siniestros marítimos;
- c) la protección a la población civil ante conflictos armados o revoluciones violentas de carácter político o xenófobo, así como la asistencia sanitaria o la prestación de auxilio ante todo tipo de catástrofes;
- d) la mediación entre bandos enfrentados o –como diríamos hoy– la «diplomacia de la Defensa».

Socorro en la mar y auxilio a los naufragos

Es evidente que el salvamento marítimo es quizá la operación más característica, por ineludible, que ha de ejecutar todo buque que sea testigo de un naufragio.

(61) Entendemos como Armada al núcleo de fuerza naval permanente, de administración centralizada y personal militar exclusivo e idóneo para su servicio, que nació en España, a los pocos años del advenimiento de los Borbones, en virtud de real cédula de 14 de febrero de 1714.

(62) A título de curiosidad, en el número 8 del periódico semioficial (su director era el teniente de navío Jesualdo Domínguez y Ruiz Jiménez) *La Marina Española*, de diciembre de 1867, su redactor, a la hora de comentar las reformas que se estaban planteando en la organización de la Armada, ponía el foco en la inconveniencia de que fueran idénticas a las aplicables en el Ejército, y para ello argumentaba: «... La índole del Ejército es, en primer lugar, batalladora, y después benéfica y civilizadora de un modo indirecto aunque indudable. La índole de la Armada es, principalmente, benéfica y civilizadora; y también guerrera, cuando el honor o los intereses de la nación lo exigen. El Ejército puede aminorarse a medida que crece la cultura y riqueza de los pueblos (...) La Armada debe desarrollarse a la vez que la cultura y riqueza de los pueblos, en razón directa a la prosperidad de estos y a la severidad de sus costumbres».



Óleo sobre lienzo que representa la llegada de la lancha de la *Luisa Fernanda* al lugar donde había embarrancado el bergantín *Summer*. Museo Naval de Madrid, núm. inv. 483

Aunque el auxilio a los náufragos era uno de los servicios que, como hemos explicado, desde antiguo estaban encomendados a los gremios y hermandades de mareantes –que posteriormente fueron asumidos por las primeras sociedades de salvamento de náufragos y la Cruz Roja–, su ámbito de actuación, hasta que tomó esta responsabilidad el Ministerio de Fomento, quedaba limitado a las inmediaciones de los puertos o a las costas alledañas; por ello, los buques de la Armada han participado desde siempre⁶³, y en todo trance, en alta mar o cerca de la costa, en estos sucesos, y hasta no hace muchos años –como hemos explicado párrafos atrás– llevaron el peso de esta misión casi en solitario. Y decimos «casi» porque el Arma Aérea de la Armada, con sus modernas aeronaves, también cuenta en su haber con varias intervenciones de rescate.

Sería imposible relatar todos los salvamentos protagonizados por nuestra marina de guerra; a modo de ejemplo, nos conformamos con reseñar los siguientes:

- El verificado el 8 de septiembre de 1846, cuando el comandante de la corbeta *Luisa Fernanda*, el capitán de navío Manuel de la Fuente, al ver al bergantín norteamericano de guerra *Summer* encallado a causa de un

(63) Solo tenemos conocimiento de una ocasión en la que la capitania general del departamento no pudo atender una llamada de socorro. Fue el caso de un mercante que, a la altura de la Estaca de Bares, se encontraba en peligro de naufragar a causa de una vía de agua. No se le pudo socorrer por no disponer de buques para ello. Véase el diario *El Imparcial* de 11 de diciembre de 1906.



MONLEÓN, Rafael: *Bergantín desarbolado*. Museo Naval de Madrid, núm. inv. 486

temporal en los arrecifes de Isla Verde, ordenó arriar una lancha donde se embarcaron el caballero guardiamarina Briant, dos contra maestres, otros dos cabos de mar y hasta dieciséis marineros para acudir en auxilio de los náufragos, lo que propició que varios de ellos se salvaran de morir ahogados⁶⁴.

- El remolque prestado, el 31 de agosto de 1850, por un vapor de la Comandancia de Marina de Manila a la fragata norteamericana *Reindeer*, la cual, procedente de San Francisco, había pedido remolque para entrar en puerto al haber quedado desarbolada por un tifón.
- El auxilio que el 28 de agosto de 1857 el vapor *General Lezo* prestó al buque norteamericano *Illinois*, que había embarrancado en Cayo Colorado, poniendo a salvo a su tripulación por medio de sus embarcaciones menores.
- Ese mismo año, también debemos mencionar el loable auxilio que el vapor de ruedas *Isabel II*, el 13 de septiembre, prestó al navío de guerra turco *A. Fathié*, al tomarlo a remolque y conducirlo a Ferrol.
- El alojamiento prestado por el vapor de guerra *Liniers* a la tripulación del bergantín goleta toscano *Tesino*, que naufragó en la madrugada del 4 de noviembre de 1858 en la punta del muelle nuevo de Barcelona.

(64) En recompensa por la benemérita acción, la Cámara de Representantes y el Senado estadounidenses autorizaron al Presidente, por ley de 3 de marzo de 1847, a crear una medalla para premiar a Briant y a los suyos, que fue de oro para aquel y de plata para el resto de la dotación del bote. Una de ellas se conserva en el Museo Naval. Véase la *Gaceta de Madrid* de 5 de febrero de 1852.

- El salvamento realizado por el remolcador núm. 1 (*ex-Rapid*) en 1862, cuando, encontrándose bajo el mando del alférez de navío Eduardo López y Portocarrero, acudió en ayuda de un mercante ruso que se encontraba en las inmediaciones de Ferrol a punto de naufragar, y lo tomó a remolque a pesar del grave riesgo que conllevaba la maniobra. Ya a salvo, el comandante del remolcador se negó, pese a los reiterados ofrecimientos, a recibir recompensa alguna, no aceptando siquiera la reposición del carbón consumido por su buque durante el salvamento. Comunicado el hecho por el cónsul a su país, el príncipe Gorschacov, ministro de Negocios Extranjeros (hoy diríamos de Asuntos Exteriores), por orden de su majestad el emperador, concedió al joven oficial español la Cruz de Santa Ana el 20 de abril de 1862.
- El socorro prestado por la dotación de la corbeta de guerra *Colón*, el 18 de noviembre de 1864, al mercante sueco *Adalen*, que estuvo a punto de perderse en el bajo de Matagorda. También hay que reseñar, en el mes de diciembre de ese mismo año, el auxilio brindado por la corbeta *Narváez* (teniente de navío Eugenio Sánchez Zayas) al mercante de matrícula hamburguesa *Malvina Vidal*, auxilio que evitó su hundimiento.
- El rescate practicado en 1865 por la goleta de guerra *Guadiana*, recogiendo náufragos procedentes de catorce buques, víctimas de un huracán que asoló Cayo Hueso.
- El auxilio prestado en 1866 por la fragata de hélice *Resolución* a la danesa de igual clase *Peter Fordt*. Tras intentar primero el remolque, que terminó siendo imposible, se logró al menos transbordar a 35 enfermos, junto con un médico y un guardiamarina para su cuidado, antes de que quedaran separadas para siempre por mor del temporal reinante.
- El verificado el 24 de julio de 1879 por la dotación de la corbeta de guerra *Consuelo*, que arrió un bote para acudir al auxilio de la fragata de guerra norteamericana *Lyra*, en la costa de los Ratones, lo que evitó su naufragio⁶⁵.
- El auxilio que el 7 de octubre de 1879 realizaría el cañonero *Cocodrilo* a la corbeta *Juanita Clar*, de la matrícula de Menorca, a la que remolcó al encontrarla sotaventeadada sobre la costa de la ensenada de Fontanellas.
- El rescate de unos moros náufragos en el estrecho de Gibraltar, acometido por la fragata acorazada *Vitoria* en 1884.
- El efectuado el 24 de marzo de 1890 por el remolcador *Ferrolano*, que, al tener noticias del capitán general del departamento de que el vapor

(65) El comandante del *Lyra* dirigió al comandante de la *Consuelo* un escrito de agradecimiento, junto con una cantidad de dólares que quería se repartiese entre el contraestre y marineros del bote salvador. El capitán de navío Ramón Martínez Pery rechazaría el donativo y aseguró al norteamericano que sus hombres quedaban bien pagados con aquellas palabras. No obstante, por vía diplomática, meses después llegó al buque un paquete que contenía un reloj y una cadena de plata para su comandante, otra cadena de plata que debía entregarse al contraestre, veinticinco duros de oro a repartir entre los cabos de primera, y otros veinte duros de oro para el resto.



Imagen de la cubierta de un vapor en plena lucha contra las olas. Colección del autor

Triana había quedado al paio tras realizar el salvamento de la dotación del vapor inglés *Skool*, que con un cargamento de trigo luchaba contra un fortísimo temporal, acudió en su ayuda y lo puso a salvo gracias al oportuno remolque. Se dio la curiosa circunstancia de que al día siguiente de nuevo tuvo que acudir en ayuda de otro vapor británico (el *Virent*) para rescatar de un bote a parte de sus naufragos.

- La búsqueda y recuperación de cadáveres ejecutada por el cañonero *Mac Mahon* y la lancha cañonera *Cóndor*, que el 14 de noviembre de 1890 cruzaron las aguas de Camariñas como consecuencia del naufragio del *Serpent*, torpedero de la Royal Navy que se había hundido unos días antes en la zona.
- El salvamento que prestó el vapor *Vasco Núñez de Balboa*, a finales de abril de 1896, a la barca *Gran Canaria*, que en el tránsito de Las Palmas a Miami varó en unos arrecifes de la isla de Cuba. Gracias a que pudo tomarla a remolque, consiguió que llegara al puerto de Nuevitas sin hundirse.
- La asistencia que el cañonero *Temerario*, el 24 de mayo de 1896, prestó en la isla de Lobos al vapor de la Compañía Trasatlántica *Ciudad de Santander*.
- En octubre de 1897, el cañonero *María Cristina* zarpó de La Habana con objeto de recoger a los naufragos del mercante *Tritón*, que había zozobrado en la costa de Pinar del Río.

- El rescate realizado por la dotación del crucero *Alfonso XII*, en 1898, de los tripulantes heridos del crucero acorazado norteamericano *Maine*, tras su explosión accidental en el puerto de La Habana.
- El realizado a finales de julio de 1909 por el cañonero *Martín Alonso Pinzón* al mercante francés *Tunisia*.
- El verificado el 6 de diciembre de 1918, en Tánger, por una lancha del crucero *Princesa de Asturias*, que rescató a una veintena de náufragos del buque norteamericano *Scout Lansdale*, el cual se había ido a pique en Punta Malabata a causa de un fortísimo temporal de levante.
- El protagonizado por el cañonero *Bonifaz* (capitán de fragata Juan Cervera Valderrama), que rescató a los tripulantes de la lancha gasolinera británica ML-23, hundida el 5 de marzo de 1921 cerca de Punta Omara⁶⁶.
- La operación de salvamento que, el 3 de febrero de 1928, verificó el submarino A-3 en provecho de la tripulación de la goleta italiana *Aiuto di Dic*, que a consecuencia de un temporal había naufragado en las proximidades de Mahón.
- El rescate de los náufragos e intento de remolque del vapor *Rey Jaime II*, practicado por los submarinos C-2 y C-4 tras embarrancar el vapor a la entrada del puerto de Mahón el 6 de febrero de 1933.
- La búsqueda de supervivientes y el rescate de dos cadáveres del acorazado *Bismarck*, hundido por la flota británica, acciones efectuadas por el crucero *Canarias* en otoño de 1941.
- El intento de salvamento del mercante *Castillo Coca*, ejecutado la madrugada del 2 de diciembre de 1947 por el remolcador *Galicia*. El mercante había embarrancado en el bajo de la Muela, en Punta Segaoño⁶⁷.
- El auxilio de los remolcadores de la Armada RR-11 y RR-12, verificado el 29 de mayo de 1949, a un petrolero inglés embarrancado en la playa de Baldayo, cerca de La Coruña.

(66) Por este encomiable salvamento, una real orden del Ministerio de Marina de 7 de julio de 1921 condecoró al citado capitán de fragata con la Cruz del Mérito Naval de 2.^a clase, mientras que los miembros de la dotación recibieron la Cruz de Plata del Mérito Naval, pensionada con 7,50 pesetas. Véase *Gaceta de Madrid*, núm. 193, de 12 de julio de 1921, p. 191.

(67) Aquella noche, los centinelas de guardia en la batería costera próxima divisaron un buque que utilizaba insistentemente sus sirenas y en cuya cubierta se podía distinguir a varios miembros de su dotación pidiendo auxilio. Aunque intentaron socorrerles con los escasos medios de que disponían, alertaron a la ayudantía mayor del arsenal de Ferrol, que ordenó al patrón del RR-11 levantar presión y salir inmediatamente hacia donde se encontraba el buque naufragado, para proceder a su rescate. Llegado el remolcador a sus inmediaciones, sobre las cinco de la madrugada, su comandante comprobó que, debido al estado de la mar, era imposible acercarse con garantías al buque siniestrado, por lo que tomó la decisión de regresar a Ferrol. Allí embarcó una balsa y se proveyó de seiscientos metros de amarra, con el objetivo de lanzarla al agua por barlovento y de que el viento y la mar la arrastraran hasta el mercante, a ver si de ese modo se podía salvar alguno de sus tripulantes. Desgraciadamente, cuando el *Galicia* regresó, el *Castillo Coca* ya se encontraba totalmente destrozado, sin que sobre sus restos, barridos ya intermitentemente por el furioso oleaje, se encontrara ningún tripulante. Recordemos que en este luctuoso suceso perecieron veintiséis hombres.



Los submarinos C-2 y C-4 intentando tomar el remolque del *Jaime II*. Foto colección del autor

- El 15 de diciembre también de 1949, a consecuencia de un violentísimo temporal que afectó a toda la costa norte marroquí y, por ende, a Melilla, un centenar de embarcaciones se hundieron en aquel puerto. La casualidad quiso que, encontrándose surto el remolcador RR-29 (teniente de navío Carlos Vélez Vázquez), pudiera acercarse por la banda de algunos de aquellos antes de que sucumbieran a su fatal destino y salvar a buen número de sus tripulantes⁶⁸.
- El salvamento al pesquero *San Luis*, verificado en aguas gaditanas, en 1952, por el dragaminas *Segura*.
- Al año siguiente, el protagonizado por el cañonero *Legazpi*, que salvó a los veinticuatro tripulantes del vapor italiano *Serapide*, naufragado entre Portmán y el cabo de Palos. También cabe reseñar el remolque que el minador *Eolo* prestó a la motonave argentina *Buenos Aires*, a ochenta millas del puerto de Barcelona, al haber quedado a la deriva.
- El 21 de enero de 1954, el guardapesca V-18 acudió al salvamento de la dotación del bou *María Teresa*, varado a veinte millas de Bayona, en la costa de Vieux Boucau.

(68) La heroica actuación de su dotación tuvo su justa recompensa con la concesión, previa petición del ayuntamiento, de la Medalla de Salvamento de Náufragos, mientras que a su comandante se le otorgó la Cruz del Mérito Naval de 2.^a clase.

- La asistencia que el destructor *Almirante Antequera* y el remolcador *Argos* dieron al buque de transporte americano *Mengara*, que durante las maniobras conjuntas celebradas en enero de 1955 en aguas de Tarragona, a causa de un temporal, quedó encallado en la playa de La Pineda.
- El 11 de octubre de 1956, respondiendo a la llamada de auxilio del petrolero español *Bailén*, al que en aguas del norte de la isla de Lanzarote se le había declarado un incendio en su cámara de máquinas, se envió a la corbeta *Atrevida* (capitán de corbeta Ignacio Rojí Chacón), la cual, quedando abarloada a él, consiguió pasar a su bordo su trozo de auxilio exterior, que logró sofocar el fuego.
- El 26 de noviembre de 1957, el remolcador RR-29 (teniente de navío Antonio Farré Albiñana) remolcó hasta el puerto de Ceuta al pesquero *Manuel Ferrer*, que había emitido un SOS al hallarse en grave peligro y a la deriva tras declararse una avería en su planta motriz.
- El rescate, el 1 de febrero de 1960, de un tripulante del pesquero *Leonor*, hundido en la desembocadura del Guadalquivir tras chocar con un bajo, por un helicóptero S-55 de la 2.^a Escuadrilla de Aeronaves⁶⁹.
- El remolque prestado en enero de 1961 por el destructor *Almirante Ferrándiz* y la corbeta *Atrevida* a dos destructores egipcios que se encontraban al garette a levante del cabo de Palos, por haberse quedado sin combustible.
- El rescate por el destructor *Ariete* de los veintiocho naufragos del petrolero canadiense *Andros Fortune*, que naufragó a consecuencia de su colisión con el mercante liberiano *Point Lacre*, ocurrida a la altura del cabo Villano, el 28 de febrero de 1961.
- El remolque del RA-3 al destructor de la Marina francesa *Surcouf*, que presentaba severos daños en su casco y planta motriz tras colisionar, sesenta millas al sur de Cartagena, con el petrolero ruso *Bucharov* en la madrugada del domingo 6 de junio de 1971.
- El rescate en enero de 1973 de tres marineros de una almadraba situada en las aguas de Ceuta, a los que sorprendió una fuerte tormenta, que fueron salvados por un helicóptero de la 5.^a Escuadrilla.
- El rescate por tres helicópteros procedentes del *Dédalo*, el 8 de diciembre de 1978, de siete tripulantes, una mujer y un niño del buque de cabotaje español *Gaby*, que había quedado embarrancado en el bajo de Las Quebrantas (Santander).
- El rescate, el 19 de julio de 1981, de dos pilotos de un Mirage de la Marina gala, quienes tuvieron que eyectarse cuando se encontraban sesenta millas al norte del cabo Peñas. La acción la ejecutó un Bell 212 de nuestra Arma Aérea.
- El rescate realizado por dos helicópteros SH-3D de ocho tripulantes del mercante italiano *Dims*, tras embarrancar, el 25 de marzo de 1982, en la isla Congreso, de las Chafarinas.

(69) El primer rescate en el mar realizado por un helicóptero tuvo lugar en noviembre de 1945, frente al estrecho de Long Island (Nueva York).

- El salvamento por parte de unidades de superficie (fragata *Asturias*, destructor *Méndez Núñez* y portaaviones *Dédalo*) y del helicóptero de la 5.^a Escuadrilla 01-514⁷⁰ de los naufragos del buque polaco *Kudowa Zdroj*, que por un corrimiento de carga, debido a una mar embravecida, se hundió nueve millas al norte de Togomago (costa norte de Ibiza) en la madrugada del 20 de enero de 1983.
- El auxilio que el patrullero *Villaamil*, el remolcador *Cartagena*, el buque de salvamento *Poseidón* y el destructor *Almirante Valdés* prestaron a la tripulación del mercante griego *Aretusa* en mayo de 1984, en las proximidades del cabo de Palos. Una vez rescatados los hombres, como era imposible remolcar el mercante y este derivaba peligrosamente hacia la costa, se ordenó al destructor hundirlo.
- Ese mismo año, pero ya en octubre, un helicóptero SH-3D tuvo que rescatar a los tripulantes del yate portugués *Halcyon I*, al quedar embarrancado en los bajos de la Punta de San Sebastián (Cádiz).
- El rescate en aguas de Rota, el 31 de mayo de 1985, por parte de un SH-3D de nueve tripulantes del pesquero *Hermanos Benítez*.
- Ese mismo año, en agosto, en medio de un fuerte temporal, tres de los cuatro tripulantes de un yate de vela francés de nombre *Nanu II* fueron rescatados por un SH-3D cuarenta millas al norte de Mahón.
- El rescate el 1 de enero de 1986 de los naufragos del catamarán *Jet Services* por el remolcador de altura *Mahón*.
- El rescate por un SH-3D, el 11 de febrero de 1987, de once tripulantes del pesquero *Nuevo Cristobalina*, hundido frente a la costa de Casablanca.
- El rescate, efectuado por un helicóptero SH-3D, de dos tripulantes del pesquero *Keka*, que el 3 de noviembre de 1987 se hundió a la vista de la ciudad de Cádiz.
- El auxilio que en enero de 1989 el remolcador *Las Palmas*, habilitado como buque de investigación oceanográfica, prestó al buque de transporte polar argentino *Bahía Paraíso*, que había encallado en unos bajos rocosos de la bahía Palmer (Antártida). El *Las Palmas* hubo de vencer el mal tiempo para conseguir rescatar sanos y salvos a sus tripulantes.
- El rescate, el 5 de diciembre de 1991, de once miembros de la dotación del pesquero *Punta de Rodeira*, que se hundía en aguas próximas a Canarias. Verificaron la acción dos aparatos de la 5.^a Escuadrilla de Aeronaves del portaaviones *Príncipe de Asturias*.
- El rescate, el 14 de marzo de 1993, ejecutado por varios helicópteros de la Flotilla de Aeronaves, de unos marinos norteamericanos de la base naval de Rota, cuyo bote había naufragado mientras practicaban pesca deportiva.

(70) Fueron precisamente los tripulantes de la aeronave, comandada por el teniente de navío Colón y Carvajal, los que más arriesgaron en su salvamento. Por su heroico comportamiento, fueron homenajeados por el Ayuntamiento de Santa Eulalia del Río el 2 de junio de 2019, en un acto celebrado en el Teatro España.

El amparo a las familias en general, y a las que sufrieron la pérdida de alguno de sus miembros por siniestros marítimos en particular

En lo concerniente a las medidas de protección social adoptadas por nuestra Marina, en general, la primera norma que hemos encontrado al respecto es la fechada el 16 de julio de 1738 en la que se determinó que, «para alivio de las familias de los individuos embarcados», pudieran dejarles asignada la tercera parte de su sueldo.

A partir de entonces, la legislación en este sentido fue dictada a golpe de improvisación, para dar soluciones concretas a casos singulares, utilizando para ello «la gracia» del monarca de turno. Esto sentaba una especie de precedente, lo que hacía que dicha resolución se aplicara a partir de entonces al resto de los asuntos similares que fueran sobreviniendo.

Pasados unos años, y con motivo de que el rey decidiera conceder a las viudas de dos artilleros de mar (uno del navío *Aquilón*, y el otro del *Soberano*, muertos ambos durante el sitio de La Habana como resultado de sus heridas) sendas pagas de inválidos, se aprovechó la ocasión para promulgar una real orden, fechada el 11 de mayo de 1763, que aclaraba a los intendentes y comandantes de Marina que dichas pagas eran extensivas a los hijos. También se disponía que las viudas que contrajeran segundas nupcias dejarían de percibir las. Esta protección a los inválidos y viudas se ampliaría a los miembros de la maestranza de arsenales en virtud del Real Reglamento de 27 de septiembre de 1785.

En 1791, una real orden de 18 de noviembre dispuso que cada compañía de Infantería de Marina debería admitir en sus filas a cuatro jóvenes que serían elegidos entre huérfanos e hijos de inválidos, cuya formación e instrucción militar sería supervisada por dos preceptores, graduados de alférez de navío y de fragata⁷¹.

Respecto de la cuestión de los marineros expatriados a causa de haber sido víctimas de un naufragio, que quedaban en puerto extranjero sin posibilidad de restituirse a la Península, las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793 –concretamente su artículo 98, referido a las competencias del comandante general de la Escuadra– dispuso que tal comandante general «recibirá en la Escuadra todos los que hubiere menester para reemplazar las tripulaciones, y aunque estén completas, los embarcará y socorrerá con la ración ordinaria, si la Escuadra se dirigiere a puerto de mis Reinos, u otro paraje de donde puedan transferirse a ellos con más facilidad».

Otro hito en este sentido lo representó la creación, al año siguiente, del monte pío a favor de las familias de los individuos del Cuerpo de Oficiales de Mar de la Real Armada, que en su preámbulo decía:

«En consecuencia de repetidas solicitudes del Cuerpo de Oficiales de mar de la Real Armada, ha resuelto el Rey el establecimiento, que tanto desean, de un

(71) Esta norma quedó derogada por real orden de 1 de mayo de 1803, debido a la falta de presupuesto.

Montepío a favor de sus familias, para que no queden en la absoluta pobreza que suele suceder, por no ser posible que el Real Erario socorra a todas ellas, aun estando siempre la piedad de S. M. dispuesta a estos beneficios por el aprecio que le merecen los útiles servicios de dichos Oficiales de mar y las penosas fatigas de su carrera»⁷².

Ya en el siglo XIX, la «Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar», de 12 de agosto de 1802, aprobada por Manuel Godoy (en este caso, en su título IV, art. 43), refrendaba la capacidad que tenían los matriculados para asignar parte de sus sueldos a favor de su mujer, hijos, padres o hermanos huérfanos, siempre que la cantidad no excediese de los dos tercios de aquel, si realizaban su campaña en Europa, y la mitad si la hacían en América⁷³.

Ya declarada la guerra de la Independencia, se promulgó el decreto de 30 de mayo de 1809 por el que la Junta Central Suprema Gubernativa del Reino otorgaba un centenar de dotes, de seis mil reales cada una, a las viudas y huérfanos del personal militar que con acreditado valor y lealtad hubiera perecido a raíz de los sucesos del 2 de mayo. De todos modos, como una cosa era promulgar una disposición y otra hacerla efectiva, no debe extrañarnos que un artículo de oficio del Consejo de la Regencia, de 24 de abril de 1811, ordenara que se asegurase dicho pago. No obstante, la grave crisis institucional, social y económica en que se encontraba sumida la nación hizo que el Estado dejara de abonar las pensiones a sus beneficiarios. Como la situación al alborar la década de 1820 era insostenible, las Cortes, en virtud de orden fechada el 27 de agosto de 1820, instaron al Gobierno a que abonara con urgencia el dinero a sus destinatarios; sin embargo, a estos no se les daría satisfacción hasta el 30 de agosto de 1825, cuando se promulgó de una real orden⁷⁴ del Ministerio de Marina que, queriendo resarcir en algo aquella enquistada injusticia, dispuso que los fallecidos de resultas de incendio o naufragio en buques de guerra cobraran la pensión que correspondiera al empleo inmediato que ostentaban en el momento del suceso.

Con carácter más general, la Armada también fue sensible al desamparo económico en que la marcha del matriculado podía dejar a su familia. En este sentido, debemos mencionar la real orden de 17 de diciembre de 1863 que reconocería «el derecho que tienen de exención al servicio los hijos únicos solteros de viuda o padre, o de padre sexagenario, a quien mantengan con su trabajo», gracia que se ampliaría al año siguiente a los matriculados que, casados, tuvieran que mantener, en su condición de hijo único, a su madre o padre sexagenario pobre.

(72) Véase su texto íntegro en el anexo IV.

(73) Esta posibilidad sería refrendada por el decreto de 8 de octubre de 1820, en el cual se señalaba la posibilidad de los «hombres de mar destinados al servicio militar de la Marina [de] asignar en favor de las familias la mitad de los salarios [quedando] los Ayuntamientos encargados de satisfacer dichas asignaciones ...»

(74) Publicada en la *Colección de Reales Decretos, Órdenes y Circulares anteriores a la publicación del Boletín Oficial de Sanidad Militar* del año 1855, p. 28.

Otra norma en esta línea fue promulgada el 22 de febrero de 1873, por la cual quedaban exentos del servicio los matriculados cuyas esposas hubieran perdido la vista. También citaremos la orden de 28 de noviembre de 1874 (enmarcada en la Tercera Guerra Carlista) que extendía a la Marina la circulada por el Ministerio de la Guerra que declaraba libre al mayor de varios hermanos comprendidos en un mismo llamamiento. Por último, la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Personal de Tripulación de los Buques de la Armada, de 7 de agosto de 1885, en su artículo 38 dispuso que fueran exceptuados del servicio:

«Primero. El hijo único que mantuviera a su padre pobre, siendo este impedido o sexagenario. Segundo. El hijo único que mantenga a su madre pobre, siendo esta viuda o casada con persona también pobre, sexagenaria o impedida. Tercero. El hijo único que mantenga a su madre pobre, si el marido de esta, también pobre, se hallase sufriendo una condena que no haya de cumplir dentro de un año. Cuarto. El hijo único que mantenga a su madre pobre, si el marido se halla ausente por más de 10 años, ignorándose su paradero. Quinto. El expósito que mantenga a la persona que le crio y educó, cuando reúna las circunstancias determinadas en los párrafos anteriores. Sexto. El hijo único natural que mantenga a su madre pobre, que fuese célibe o viuda, habiéndole esta criado y educado como tal hijo o, si siendo casada, el marido también pobre fuese sexagenario o impedido. Séptimo. El nieto único que mantenga a su abuelo o abuela pobres, siendo aquel sexagenario o impedido y esta viuda, con tal que dicho nieto sea huérfano de padre y madre y haya sido criado y educado por el abuelo o abuela indicados. Octavo. El nieto único que reuniendo las circunstancias expresadas en el párrafo anterior, mantenga a su abuela pobre, si el marido de esta fuera también pobre y sexagenario o impedido. Noveno. El hermano único de uno o más huérfanos de padre y madre si los mantiene desde un año antes del llamamiento o desde que se quedaron en la orfandad, siendo dichos hermanos pobres y menores de 17 años o impedidos para trabajar cualquier que sea su edad. Décimo. El hijo de padre que no siendo pobre tenga otro u otros hijos sirviendo personalmente en activo en la Marina o el Ejército por haberles cabido la suerte, si privado del hijo que pretende eximirse no quedarse al padre otro varón de cualquier estado mayor de 17 años, no impedido para trabajar».

Otra iniciativa interesante fue la que nació en virtud de la real orden de 28 de marzo de 1878 que creó en el departamento de Cádiz una compañía de Infantería de Marina⁷⁵ compuesta por soldados jóvenes (hasta los dieciséis años) como

«medida de recompensa a las glorias adquiridas para la patria por tan distinguido Cuerpo, cuyos individuos, cobijados bajo la protectora mano de S.M. podrán lograr con la medida adoptada, un porvenir lisonjero para sus hijos, desvalidos por

(75) Su reglamento, aprobado el 26 de octubre de 1895, disponía que el orden de prelación de méritos era el siguiente: huérfanos del crucero *Reina Regente*; hijos de clases de tropa del cuerpo que contasen con doce años, o hijos de personal de otros cuerpos de la Armada fallecidos en acción de guerra. También se admitió a los hijos de familias numerosas.

las vicisitudes de una vida llena de sacrificios, de abnegación y honradez, que han dedicado al ciego cumplimiento del deber y al bien general del país, dándole días de gloria y de sosiego ...»

Para los casos de naufragio, y partiendo de que ninguna asignación pecuniaria podía compensar el dolor que representaba la pérdida en la mar de un ser querido, el advenimiento de los Borbones a la corona española dio un giro al tipo de caridad paternalista imperante hasta entonces, monopolizada por la beneficencia eclesial. De esta manera, y casi siempre a remolque de los acontecimientos, a partir de entonces se promovieron una serie de medidas legislativas concretas que asentaron los primeros cimientos de un sistema de protección social para las viudas y huérfanos de los miembros de la Armada fallecidos.

La primera norma específica para estos casos la encontramos en la real orden de 15 de abril de 1772 por la que se dispuso que a las viudas se les concedieran dos pagas del sueldo que disfrutaron sus esposos fallecidos en la mar, pagas que recibirían en Pascua de Resurrección y Navidad.

Otro luctuoso suceso hizo que al año siguiente se diera otro pequeño paso a favor de las viudas de los náufragos. Nos referimos al naufragio del navío *San Pedro de Alcántara*, acaecido la noche del 2 de febrero de 1786 frente a las costas de Peniche (Portugal), y al de la balandra *Vencejo*, ocurriendo el 28 de abril siguiente. Fue entonces cuando el Tribunal del Consulado de Cádiz envió una propuesta al rey Carlos III con objeto de que las viudas, hijos o padres de los fallecidos recibieran entre cuatro y ocho pagas, cosa a lo que el monarca accedió en virtud de real orden de 17 de abril del año siguiente⁷⁶.

En el año de 1793, con motivo de la pérdida de la fragata *Preciosa*, el bergantín *Galgo* y la galeota *Santa Rufina* en la cala de Llansá, durante la guerra de la Convención, se dispuso que a los parientes de los desaparecidos les fueran concedidas las mismas gracias que a los muertos en el sitio de Gibraltar de 1779-1783 y los ataques a Argel de 1783-1784.

En 1895, con motivo de la pérdida del crucero *Reina Regente*, se promovió una suscripción nacional para socorrer a las familias de los náufragos y se promulgaron dos disposiciones legislativas con las que se intentó mitigar la desgracia de las familias⁷⁷.

En algunos casos, aparte del dolor consustancial a la pérdida de su marido, la viuda tenía que llorar también la muerte de uno de sus hijos, lo que

(76) Véase *Sermón que en las solemnes honras que hizo el Real Tribunal del Consulado el día 14 de mayo de este año de 1787 en el Convento del Santísimo Rosario y Santo Domingo de esta Ciudad de Cádiz por las almas de los que perecieron en el naufragio del navío del Rey San Pedro de Alcántara y de la balandra Bencejo...* Biblioteca Nacional, sign. VE/352/15.

(77) La primera fue el real decreto de 3 de julio de 1895 que mandaba incorporar a los huérfanos de entre diez y catorce años resultantes del naufragio a la compañía de Infantería de Marina a la que nos hemos referido párrafos atrás, creada exprofeso en el departamento de Cádiz. La segunda, de la que vamos a tratar a continuación, simplificaba los trámites administrativos para certificar la muerte de su dotación.



Óleo sobre lienzo de Salvador Abril y Blasco que representa el naufragio del crucero *Reina Regente*. Museo Naval de Madrid, núm. inv. 1072

conllevaba un desamparo, si cabe, aún mayor, sobre todo si por añadidura tenía que mantener a otros vástagos menores de edad. La Armada articuló tres soluciones al respecto: por un lado, promovió la constitución de asociaciones benéficas⁷⁸; por otro, facilitó la entrada en la corporación de los niños huérfanos; y, por último, impulsó la creación de centros formativos (asilos

(78) La primera fue la denominada Asociación de Socorros Mutuos de los Cuerpos de la Armada, cuyo reglamento se publicó en 1890. De ella derivaron, andando el tiempo, la Asociación Benéfica para Huérfanos de los Generales, Jefes y Oficiales de los Cuerpos de la Armada; la Institución Benéfica para Huérfanos de los Cuerpos Auxiliares, Subalternos y Segunda Sección de Maquinistas; la Sociedad Benéfica del Cuerpo de Auxiliares Navales; la Asociación Benéfica del Cuerpo de Auxiliares de Artillería; el Montepío Círculo de Maquinistas de la Armada; las Asociación de Socorros Mutuos del Cuerpo de Maquinistas de la Armada; la Asociación de Socorros Mutuos del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas y Archivos de Marina; la Sociedad Benéfica del Cuerpo de Torpedistas-Electricistas de la Armada; la Asociación de Socorros Mutuos de la Maestranza Permanente de la Armada; la Sociedad de Socorros Mutuos de los Obreros de Maestranza Civil de Arsenales, y la Asociación de Socorros Mutuos de Porteros de Oficios del Ministerio de Marina.

navales a flote y escuelas) con los que ahorrar a la familia los costes de mantenimiento y formación⁷⁹.

Tampoco conviene olvidar un último aspecto legal: el que afectaba a los declarados de manera oficial como «desaparecidos» ya que, al no haber cadáver, no se podía certificar su muerte. Con objeto de no dejarlos en un limbo legal que impidiera a sus familiares cobrar sus haberes pasivos, se dispuso que, transcurrido un tiempo prudencial, se les declarase fallecidos con la sola acreditación de su pertenencia a la dotación del buque. El primer caso en este sentido se dio con el naufragio del navío *San Telmo*, al que una orden de 27 de diciembre de 1821 dio de baja en razón de «las pocas esperanzas que se tienen de que se haya salvado ...»⁸⁰.

El segundo tiene que ver con el citado naufragio del crucero *Reina Regente*, pues una real orden de 5 de diciembre dispuso que «en los expedientes solicitando pensión por las viudas, huérfanos y padres de los náufragos del crucero *Reina Regente* se admite, en sustitución del certificado de defunción expedido por el Juez municipal, los documentos acreditando que pertenecía a la dotación del citado buque».

Parecido procedimiento se siguió en 1954 en el naufragio del dragaminas *Guadalete*: tras un año, se daría de baja en la Armada a los miembros de su dotación, cuyos cuerpos nunca fueron hallados⁸¹.

La protección a la población civil ante conflictos armados o revoluciones violentas de carácter político o xenófobo, así como la asistencia sanitaria o la prestación de auxilio ante todo tipo de catástrofes

En lo que respecta a la protección a la población civil, y como precepto interesante, hay que recordar que era doctrina generalmente aceptada por todos los estudiosos del derecho de guerra que las poblaciones abiertas, sin defensas, no debían ser bombardeadas por los buques de guerra sin previo aviso y plazo, con el fin de que sus habitantes tuvieran tiempo para abandonarlas.

(79) En 1877 se constituyó el Asilo Naval Español, para acoger y formar a los huérfanos de los marineros (civiles y militares) fallecidos. A bordo de la corbeta *Tornado*, desempeñaría esta función hasta el inicio de la Guerra Civil y su testigo fue recogido por los denominados Flechas Navales. Ya en 1917 se inauguró el Colegio de Huérfanos de la Armada (CHA), para los huérfanos de los Cuerpos Patentados, labor que sigue desarrollando. Por último, en la década de los sesenta del siglo XX se inaugura el colegio para hijos de suboficiales (CHAS). Véanse ANCA ALAMILLO: 2005, FULLANA MARTORELL: 2005 y POSTIGO VARONA: 2014.

(80) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), sign. 69058. Véanse también «Real Orden de 6 de mayo de 1822 para que sean dados de baja el personal destinado a Perú por la secretaría del despacho de guerra conforme a lo establecido para el de Marina» (AGMAB, sign. 70.044) y «Concesión de socorros a viudas y huérfanos de los individuos del navío *San Telmo*» (AGMAB, sign. 74.005).

(81) Véase la orden de 5 de enero de 1956 donde aparece la relación de la dotación del *Guadalete*, a la que se da de baja oficialmente en la Armada con fecha de 25 de marzo de 1955. *Diario Oficial del Ministerio de Marina* de 7 de enero, p. 37.

En los párrafos que siguen vamos a desglosar por separado las diferentes actuaciones que nuestra Marina desarrolló para conseguir velar por la seguridad e integridad de la población.

En el caso de las operaciones de evacuación, hemos recopilado los siguientes hechos dignos de mención:

- La evacuación que, en julio de 1794, encabezó el comandante del navío *San Román*, capitán de navío Francisco Montes, que salvó a quinientos franceses de ser asesinados por los negros de Haití.
- El asilo que encontró a bordo del vapor de guerra *Colón* la reina de las Dos Sicilias, el 7 de diciembre de 1860, cuando el buque español se encontraba surto en La Gaeta, durante el bombardeo de la ciudad en el marco de los acontecimientos que dieron lugar a la formación del Reino de Italia.
- La generosidad del comandante de la goleta *Wad-Ras*, teniente de navío Luis Martínez de Arce, que en 1865 acogió en su buque a unos trescientos ciudadanos⁸² uruguayos del Partido Blanco, que huían de su país hacia la ribera argentina por razones políticas –querían derrocar a su jefe de Estado, el general Venancio Flores, cuyo levantamiento dos años antes había desencadenado una guerra civil–. Hay que recordar que nuestro buque de guerra estaba surto en el río Uruguay, y que los accidentales asilados fueron conducidos a la provincia de Entre Ríos, con lo que se evitó una masacre.

En cuanto a las misiones que requirieron presencia naval con el fin de garantizar su seguridad, fueron las siguientes:

- En el otoño de 1894 el *Antonio de Ulloa* llegaría a Shanghái conduciendo un destacamento de Infantería de Marina con el fin de proteger a la legación española en Pekín. El buque de guerra español permanecería en el citado puerto chino hasta abril del año siguiente, cuando fue relevado por el también crucero *Don Juan de Austria*.
- En 1907, con objeto de proteger a los trabajadores que construían la línea férrea a Casablanca, que eran hostigados por los cabileños, el Gobierno decidió enviar el cañonero *Álvaro de Bazán*, cuya dotación armada dio seguridad a los residentes españoles en la ciudad y protegió sus intereses. El cañonero, que pronto recibió la compañía del crucero *Río de la Plata*, permaneció en aquel puerto hasta el 10 de septiembre, fecha en que fue relevado por el de la misma clase *María de Molina*.
- En las postrimerías del año 1912, ante el temor de que la guerra entre Turquía y los Estados balcánicos (Grecia, Bulgaria, Serbia y Montenegro) provocase el estallido de una revolución, se reunió en el

(82) Entre los que se hallaban el expresidente Atanasio de la Cruz Aguirre Aguado, tres de sus ministros y varios generales.



Mandos navales de la escuadra internacional reunida en Constantinopla durante el conflicto de los Balcanes (1912-1913). Sentado, tercero por la derecha, don Augusto Miranda, comandante del crucero *Reina Regente*. (Foto, familia Antón Miranda)

Bósforo una nutrida escuadra internacional que traspuso los Dardanelos y fondeó en Constantinopla, en un intento de garantizar el tráfico marítimo por el Bósforo y los Dardanelos. La Armada enviaría en aquella ocasión al crucero *Reina Regente*, cuya columna de desembarco fue puesta en tierra el 18 de noviembre para proteger a los extranjeros y las legaciones.

- Otro ejemplo lo tenemos con lo ocurrido en México a finales de 1913. Tras serle arrebatado el poder al presidente electo, don Francisco Indalecio Madero, por el general Victoriano Huerta, que ordenó su ejecución, surgió una violenta revuelta social que provocó la matanza de 175 españoles en la plaza de Torreón. Para evitar nuevas masacres, el Gobierno decidió enviar a uno de nuestros mejores buques, el crucero *Carlos V*, a Veracruz, adonde arribó el 12 de diciembre, consiguiendo con su presencia que el efecto disuasivo deseado se prolongara por espacio de nueve meses.
- Ya en septiembre de 1922, sería el acorazado *Jaime I* el enviado a Constantinopla, con objeto de dar protección a nuestra legación, al consulado y a los judíos sefardíes ante las revueltas que se habían producido en la capital turca. Aquella misión se dilató por espacio de ocho meses.

- También cabe reseñar la presencia en Shanghái de nuevo, en 1927, del crucero *Blas de Lezo*, con motivo de la persecución que el dirigente nacionalista chino Chang Kai-shek desató contra los campesinos de Cantón. Tal estado de convulsión social hacía necesaria la presencia del buque de guerra español para proteger a nuestros compatriotas.
- Y, por último, la evacuación de la población española de Bata en el año 1969, llevada a efecto por varios buques de la Armada encabezados por el crucero *Canarias*, debido a las amenazas recibidas del presidente de Guinea Ecuatorial, quien culpaba a los españoles de ser los muñidores de un intento de golpe de Estado para derrocarlo.

En cuanto a la ayuda en catástrofes diversas, bien naturales, bien producidas por la actividad humana, ha sido un ámbito de actuación donde la Armada ha prestado beneméritos servicios. Comencemos por referirnos a las que tuvieron un origen natural:

- Tras el terremoto que sufrió la plaza de Orán entre el 8 y el 9 de octubre de 1790, en el que murió una cuarta parte de su población, la Marina española no solo se volcó en prestar su auxilio a las víctimas, sino que redujo a los presidiarios que, aprovechando la confusión, se habían fugado y estaban perpetrando todo tipo de robos y atropellos. Además, durante más de un mes se dedicó a labores de rescate y desescombro. Por si toda aquella ayuda fuera poca, al mes siguiente zarparon desde España seis navíos de guerra y varias fragatas, bergantines y lanchas cañoneras, además de barcos de transporte con madera y otros materiales para reconstruir la ciudad.
- Otro hecho digno de mencionar tuvo lugar en 1853, cuando se desbordaron los ríos Jarama y Tajo. Se dio la coincidencia de que, al salir de Palacio la reina Isabel II con objeto de valorar la magnitud de los daños producidos por la inundación en avenidas y edificios, vio a lo lejos un pastor encaramado a un árbol para no ser arrastrado por la corriente, por lo que cuando regresó a Palacio ordenó al comandante de las falúas (el capitán de fragata Manuel Eulate) que se preparase uno de los botes para recogerlo.
- Ya en 1887, durante la noche del 10 de julio, el crucero *Infanta Isabel*, surto en aguas del Riachuelo (Buenos Aires), prestó ayuda humanitaria a veintisiete habitantes de la isa del Recreo que, a causa de un temporal de agua y viento, se encontraban desamparados al quedar sus casas inundadas⁸³.

(83) Con motivo de la concesión de la Medalla de Salvamento de Náufragos a varios miembros de su dotación por esta benemérita acción, sería visitado por Juan Juárez Celman, a la sazón presidente de la República Argentina, en 1889. Al parecer, también se donó al buque una placa de bronce alusiva al hecho que, cuando se dio de baja, pasó a formar parte de los fondos del Museo Naval de Madrid.

- En enero de 1909, sería el crucero *Princesa de Asturias* el que se destacaría a aguas de Italia con el fin de enviar tiendas de campaña, mantas, ropa y comida a los damnificados por el terremoto que había devastado Mesina el mes de diciembre del año anterior.
- Es asimismo de reseñar la intervención de diversas unidades de nuestra marina de guerra (cruceros *Canarias*, *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes*, entre otras) y de dos helicópteros Bell 47-G de la Flotilla de Aeronaves durante las inundaciones de la capital valenciana, a causa de un episodio de *gota fría* que acarreó el desbordamiento del río Turia en octubre de 1957. Estableciendo como puerto base el de Alicante, la Armada empezó a actuar con el fin de poner a disposición de los afectados todo tipo de comida y medicamentos.
- A finales de noviembre de 1960, una serie de lluvias torrenciales provocaron en Sevilla el desbordamiento del arroyo Tamarguillo, lo que obligó a varios helicópteros de la base naval de Rota (Bell 47-G y S-55) a participar en labores de rescate.
- Por idéntico motivo, varios aparatos de la Flotilla de Aeronaves fueron enviados al río Iro, a su paso por Chiclana de la Frontera, el 19 de octubre de 1965.
- Ya en octubre de 1972, una nueva riada arrasó las localidades de Puerto Lumbreras y Lorca, siendo en esta ocasión dos SH-3D de la 5.^a Escuadrilla los que acudieron al lugar del suceso.
- También citaremos la intervención tras lo que se denominó «la pantanada de Tous», acontecida el 21 de octubre de 1982 y que tuvo su origen en una ciclogénesis explosiva. Para atender a los miles de afectados, se desplazaron unidades de la 3.^a y la 5.^a Escuadrilla procedentes de Rota.
- Por último, y al año siguiente, dos SH-3D actuaron en las inundaciones que asolaron el País Vasco a finales de agosto de 1983.

Respecto a los siniestros declarados por la actividad humana, citaremos los siguientes:

- A mediados de 1755, cuando se encontraba fondeada en la rada de Las Palmas de Gran Canaria la escuadra de Blas de la Barrera, en una casa de la localidad se declaró un incendio que empezó a extenderse con gran rapidez. El oficial Manuel Travieso, de la dotación del navío *Infante*, acudió a sofocarlo junto a una brigada de marinería, lo que motivaría que días después, en agradecimiento por la ayuda, la corporación municipal palmera acordara poner el apellido del marino a una de las calles de la ciudad.
- En la noche del 6 de febrero de 1873, la marinería de la goleta *Diana* y el vapor *Liniers* acudieron a sofocar el incendio que se declaró en la gaditana calle de Columela.

- El 12 de noviembre de 1875, al declararse un incendio en el hospital militar, situado en la donostiarra bahía de La Concha, la dotación del cañonero *Pelicano* participó activamente en su extinción⁸⁴.
- El 29 de octubre de 1911, la dotación del crucero *Carlos V* también echó una mano para sofocar las llamas que se declararon en un depósito de esparto que se ubicaba muy cerca de la casa del gobierno y del parque de municiones en Alhucemas. Durante siete horas, trescientos hombres se emplearon a fondo para evitar una catástrofe mayor⁸⁵.
- A finales de junio de 1913, como consecuencia del incendio declarado, en el puerto de Valencia, en el vapor inglés *Cortés*, que transportaba nitrato, la marinería allí destinada ayudó a los bomberos en sus tareas de extinción.
- El 25 de junio de 1920, en el vapor italiano *Ansaldo San Giorgio III*, que se encontraba surto en el puerto de Cartagena, se declaró un incendio, al que acudió un trozo de auxilio del destructor *Osado* para ayudar en las tareas de extinción⁸⁶.
- El 8 de julio de 1931 fue la dotación del buque escuela *Galatea* la que acudió a ayudar en la extinción del incendio que se declaró en la sede de la sociedad La Investigadora, de Santa Cruz de La Palma, que se encontraba cerca del puerto.
- Durante la fatídica noche del día 15 de febrero de 1941, las ráfagas huracanadas que azotaban Santander derribaron los postes de los tendidos eléctrico, telegráfico y telefónico. Los vecinos tuvieron que encender hogueras en sus domicilios para combatir el frío, lo que provocó un incendio de considerables dimensiones. Hubo de ser el petrolero de la Armada *Plutón*, que se encontraba surto en el puerto, el que diera por radio las primeras llamadas de auxilio. Tres días más tarde se ordenó zarpar de Ferrol al crucero *Canarias* (capitán de navío Benigno González-Aller Azebal), para que su dotación ayudase en el reparto de víveres y el restablecimiento de la energía eléctrica en la ciudad, tareas que

(84) El fuego había comenzado en las cocinas del edificio a las nueve de la mañana, y fue sofocado tras dos horas de intensos esfuerzos. Estas tareas hubieron de compatibilizarse con el traslado de los heridos, que fueron evacuados, con sus respectivas camas, unos, a una fábrica de papel próxima; otros, a domicilios particulares, y los últimos en ser rescatados, a una escuela. El techo del hospital fue pasto de las llamas y los desvanes resultaron muy afectados. La virulencia del fuego destruyó también varios tabiques del último piso y de la parte alta de la escalera principal.

(85) Se distinguieron en aquellos trabajos de extinción el 2.º conde de Camacho, don José Camacho; el 2.º condestable, don Gonzalo Peña del Río; los aprendices de maquinistas Enrique Coll Gómez, Juan Martínez Camas y Juan Mier Conejero; los cabos de mar don Joaquín Varela Dopico, don Gumersindo Seris Picas y don Desiderio Gómez; los cabos de cañón don José Caridad Fernández, don Diego Gómez López y don José Añino Aléu; los marineros David Rey García, José Blanco, Gervasio Liñeiro, Juan Badiola, José Peña, Antonio López y Juan Ferrer Vidal, y varios fogoneros.

(86) Se destacaron en esta acción el teniente de navío Ángel Rizo Bayona, el alférez de navío Julio Guillén Tato y el conde de Camacho don Jaime Serrano.

obligaron a nuestro buque insignia a permanecer en Santander hasta el 2 de marzo.

- El 8 de enero de 1944, las dotaciones del aljibe *Hydria* y el crucero *Navarra* ayudaron en los trabajos de extinción del incendio declarado en el vapor *Castillo de Andrade* en el puerto de Vigo.
- En 1959 fue el personal de la Comandancia de Marina de Alicante el que tomó parte en la extinción del incendio sufrido por el buque mercante *Janus*, de bandera liberiana.
- En 1960, la intervención de la Escuadrilla de Dragaminas también resultó decisiva en las labores de extinción del gigantesco incendio forestal que asoló Pollensa y que amenazaba la colonia de Cabo Formentor. La casualidad quiso que los buques de la escuadrilla se encontraran de maniobras cerca de aquellas aguas cuando se declaró el siniestro, y su intervención fue determinante para que las llamas pudieran ser extinguidas en menos de veinticuatro horas.
- En 1969 se declaró un incendio en la refinería de petróleo de Escombreras, que podría haber causado una catástrofe de grandes proporciones si no hubieran intervenido los equipos contraincendios del centro de seguridad interior del arsenal de Cartagena.
- Al año siguiente, de resultas del accidente, en las proximidades de Andújar, de un talgo que hacía su recorrido de Madrid a Cádiz, de nuevo la Flotilla de Helicópteros de la Armada acudió en ayuda de las víctimas.
- Tan solo dos años después (1972), otro accidente de ferrocarril —esta vez en las proximidades de El Cuervo de Sevilla—, fruto de la colisión del expreso Madrid-Cádiz con el ferrobús que circulaba en sentido contrario, hizo imprescindible la intervención de la 2.^a, 3.^a y 5.^a Escuadrilla de Aeronaves.
- En 1981, unas veinticinco millas al este de Mahón, se produjo un pavoroso incendio en la motonave de bandera chipriota *Lisao*, que transportaba cien toneladas de explosivos. El destructor *Almirante Valdés* tuvo que utilizar su artillería para hundirlo, ante el peligro que suponía para la navegación que la nave quedara a la deriva, pues sus nueve tripulantes la habían abandonado a su suerte.
- En 1984, el *Almirante Valdés* se cobró su *segunda víctima* cuando, colaborando con el buque de salvamento *Poseidón*, el patrullero *Villaamil* y el remolcador *Cartagena* en las operaciones de auxilio al mercante griego *Aretusa* —que había sufrido un incendio a la altura del cabo de Palos—, se le ordenó disparar al buque, que derivaba peligrosamente hacia la costa, con el fin de hundirlo luego de agotar todos los intentos de salvarlo.

Por último, debemos cuando menos reseñar un último aspecto en este sentido: la asistencia sanitaria. Baste citar las numerosas ocasiones en que, en el curso del siglo XIX, los médicos de la Armada, sin tener obligación de ello, desembarcaban en las ciudades afectadas por distintas epidemias con objeto

de aplicar sus conocimientos facultativos, con el benemérito fin de salvar el mayor número de vidas posible.

Más contemporáneamente, hay que recordar el traslado, el 19 de junio de 1990, de un buzo del barco ecologista *Sirius* que, al quedar enredado en una red pelágica a cincuenta metros de profundidad, tuvo que salir a la superficie sin hacer la debida descompresión, al consumir todo su soporte vital en el tiempo que le llevó liberarse. Recibida la llamada de auxilio, desde el portaaviones *Príncipe de Asturias* se envió un helicóptero SH-3D, que logró llevar el buceador a Ferrol para que fuera tratado en la cámara hiperbárica del núcleo de buceo.

Otro hecho de estas características tuvo lugar en noviembre del año 2002, cuando hubo que evacuar, en aguas del Índico, a un marinero filipino herido a bordo de un mercante francés, el cual fue asistido en el hospital del *Patiño*.

La mediación entre bandos enfrentados

Respecto a las mediaciones, nuestra Armada realizó misiones de esta naturaleza en conflictos de países terceros las siguientes:

- La efectuada en 1890 por el comandante del crucero *Infanta Isabel*, el capitán de fragata Ramón Auñón, por ser el de mayor antigüedad respecto a los comandantes extranjeros de las naves que se encontraban surtas en Buenos Aires. Auñón llegó a un acuerdo con el jefe de la escuadra argentina sublevada para evitar el bombardeo de la ciudad bonaerense⁸⁷.
- La verificada por oficiales de nuestra Armada, en septiembre de 1917, para garantizar ante Alemania que los buques hospitales de nacionalidad francesa y británica que blandían la enseña de la Cruz Roja se dedicaban a labores estrictamente sanitarias y que los prisioneros germanos embarcados en ellos no eran utilizados como *escudos humanos*.

Las misiones humanitarias hoy

En la actualidad, nuestro Estado democrático y de derecho confiere a la Armada cometidos militares ajenos a mantener la independencia e integridad

(87) Esta crisis vino motivada por la presidencia de Miguel Juárez Celman, quien permitió la entrada de grandes masas de inmigrantes y de capital extranjero, lo que provocó un descontrolado crecimiento demográfico y económico que derivó en una depreciación de los salarios y un grave déficit del Estado. Por añadidura, el carácter dictatorial de su gobierno coartó severamente la libertad electoral. Tras los sucesos conocidos como la «Revolución del Parque», del mes de julio, promovidos por la Unión Cívica y que estuvieron a punto de provocar que la flota argentina, al mando del teniente de navío Eduardo O’Conor, bombardeara Buenos Aires, Juárez Celman cedió su cargo a Carlos Pellegrini. El lector o la lectora que deseen conocer más detalles de este *affaire* puede consultar MARCO: 1981.

territorial de España; más concretamente, la Ley Orgánica 5/2005, de Defensa Nacional, en sus artículos 15.2 y 15.3 especifica:

«Las Fuerzas Armadas [entre ellas, claro está, la Armada] contribuyen militarmente a la seguridad y defensa de España y sus aliados, en el marco de las organizaciones internacionales de las que España forma parte, así como al mantenimiento de la paz, la estabilidad y la ayuda *humanitaria*».

«Las Fuerzas Armadas, junto con las Instituciones del Estado y las Administraciones públicas, deben preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas, conforme a lo establecido en la legislación vigente».

Para mayor abundamiento, el documento Estrategia de Seguridad 2017 define el papel de la Armada en los tiempos que vivimos de la siguiente manera:

«... España es un país de decidida vocación global que contribuye activamente a la paz y seguridad internacional. Un objetivo que se consigue a través de nuestra participación en instituciones de gobernanza global, el eficaz trabajo de nuestra diplomacia y *nuestra ejemplar contribución a las distintas misiones civiles y militares en el exterior*».

Si nos referimos al rescate de náufragos o migrantes en el mar, si bien los buques de la Armada ejecutan estos rescates de manera, podríamos decir, «natural» durante el desarrollo de sus operaciones, esta competencia no le puede ser atribuida en exclusiva, tal y como se indica en su Concepto de Seguridad Marítima (CONSEGMAR) del año 2008⁸⁸. En este caso, como ya apuntamos, el peso de esta humanitaria misión recae en nuestras costas en las embarcaciones de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Nuestra Armada, pues, en correspondencia con la nación marítima⁸⁹ a la que sirve, tiene un buen número de sus barcos adaptados para llevar a cabo esta labor, en especial nuestro buque insignia, el *Juan Carlos I*; los buques de asalto anfibio *Galicia* y *Castilla*, y las seis unidades de Acción Marítima de la clase Meteor, debido a que se siguió lo enfatizado en la Directiva de Defensa Nacional 01/2000, que decía en su preámbulo: «... estas nuevas misiones obligan a disponer de fuerzas de características diferentes a las requeridas por el concepto tradicional de la defensa ...»

(88) En el documento se especifican las funciones que, en este ámbito, tiene la Armada, que son las siguientes: luchar contra el terrorismo internacional, prevenir la proliferación de armas de destrucción masiva, evitar atentados contra los flujos energéticos, combatir la piratería, prevenir la inmigración ilegal, evitar el tráfico ilícito de estupefacientes y el contrabando, y actuar ante situaciones de contaminación marina y otros daños al ambiente marítimo. Como podemos ver, muchos de estos cometidos se solapan con los que ya realizan la Guardia Civil o Aduanas.

(89) En el citado documento Estrategia de Seguridad de 2017 se dice: «España es una nación marítima por su configuración geográfica, por su historia y por el lugar que entendemos debe ocupar la mar en nuestro porvenir».

Con el fin de obtener un óptimo adiestramiento en este tipo de misiones, la Armada participa desde 2008 en el ejercicio de cooperación multinacional de seguridad marítima en la cuenca occidental del Mediterráneo «5+5» (*Seaborder*), dentro del cual se incluyen operaciones de ayuda humanitaria.

Qué duda cabe que la idiosincrasia española, concienciada a contribuir a un mundo mejor, hace que este tipo de cometidos no bélicos sean vistos con gran simpatía por la opinión pública, además de ser, para los militares que participan en estas misiones, los más satisfactorios en el cumplimiento del deber, pues hay que recordar que en las Reales Ordenanzas (código ético de los militares) se dice que «el militar cuyo propio honor y espíritu no le estimulen a *obrar siempre el bien*, vale muy poco para el servicio (...) dará primacía a los principios éticos que responden a una exigencia de la que hará norma de vida. De esta forma contribuirá a *la fortaleza de las Fuerzas Armadas, garantía de paz y seguridad*»⁹⁰. Además, estas misiones humanitarias se conforman como un instrumento de política exterior de una importancia similar al puramente diplomático, económico o militar, ya que dan la medida de la capacidad de la nación que las ejecuta, debido a los prolongados espacios de tiempo en que generalmente tienen que estar desplegadas sus unidades en una actividad que no cesa nunca, lo que exige una perfecta coordinación y un alto nivel de preparación de todo el personal interviniente. Contribuyen las misiones humanitarias, en definitiva, a otorgar prestigio internacional al país que las realiza⁹¹ y son una demostración clara de su voluntad de servir a la comunidad de las naciones. Quizá por todo ello sean las que más fácilmente autorizan los gobiernos de las democracias occidentales.

Nuestra Armada, gracias a que algunos de sus buques incorporan medios sanitarios avanzados⁹², puede presumir de haber intervenido, entre otras, en las siguientes misiones humanitarias: el socorro a los afectados del huracán Mitch, en 1998 (buque de asalto *Galicia*); el auxilio a la población de Meulaboh, en el norte de Sumatra (Indonesia), tras el tsunami que sufrió en el año 2005 (buque de asalto *Galicia*); la operación de apoyo humanitario a Haití en 2010 (buque de asalto *Castilla*) o, más recientemente, la ayuda a los damnificados por el terremoto de Turquía (Grupo Dédalo 23).

En el futuro, y debido a las consecuencias negativas que traerá el cambio climático, se espera un incremento en la demanda de operaciones de apoyo humanitario y asistencia en casos de desastres naturales, en los que la rapidez en la toma de decisiones será esencial para aliviar en lo posible los sufrimientos de la población civil. Así pues, los buques de la Armada que presten su auxilio a

(90) Existe aún en nuestra sociedad el erróneo concepto de que la profesión militar se basa siempre en la letalidad. Estas páginas demostrarán al lector la falacia de tan malintencionado axioma.

(91) El buque de guerra tiene una condición extraterritorial y representa la autoridad y soberanía del Estado al que pertenece, ya que recibe de él su capacidad coercitiva para actuar en la mar.

(92) Completa instalación hospitalaria compuesta por quirófanos totalmente equipados, salas de rayos X, consulta de estomatología, salas de curas y de enfermos, y unidades de cuidados intensivos.

los damnificados tendrán que desarrollar su labor en un entorno climatológico cada vez más extremo, el cual exigirá que la preparación y adiestramiento de nuestros hombres y nuestras mujeres tenga que alcanzar un nivel muy alto.

La Armada, pues, continuará desempeñando su secular vocación humanitaria ojalá que por muchos siglos más, en una faceta que prestigia a la institución ante la opinión pública.

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro (2005). *El historial de la corbeta Tornado (1862-1940)*. Museu Marítim de Barcelona.
- (2006). *El crucero protegido* Emperador Carlos V. Madrid, edición del autor, colección Némesis.
- ARBEX, Juan Carlos (1991). *Salvamento en la mar. La evolución del Salvamento Marítimo en España*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de la Marina Mercante.
- (2003). Castillo de Salas. *Diecisiete años después*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- (2008). *El salvamento marítimo en España. Quince años de historia*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- BANÚS Y AGUIRRE, José Luis (1963). *El fuero de San Sebastián*. Ayuntamiento de la ciudad de San Sebastián.
- CAPMANY Y MONTPALÁU, Antonio de (1791). *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado* Libro del Consulado. Madrid, Imprenta de don Antonio de Sancha.
- CARAVACA DE COCA, José María (2023, oct.) Diego Contador y el fusil lanza-cabos. *Revista General de Marina*, Miscelánea 25.458.
- CASTRO Y SERRANO, José de (1887). *La caridad marítima*. Madrid, Imprenta de Fortanet.
- CORTIZO, Fernando Patricio (2016). *Naufragio y crónica marítima de Galicia hasta 1899*. La Coruña, Ediciones Cartamar.
- CRUZ ROJA: XV *Conferencia Internacional de Salvamento de Naufragos*. La Coruña.
- FERNÁNDEZ ARRIBAS, Javier (1994). *Casco azul, soldado español*. Madrid, Temas de Hoy.
- FERNÁNDEZ DIZ, Aurelio (2009, enero-febr.) Hacia una Fuerza de Acción Marítima del Estado y hasta dónde puede o debe llegar la Armada. *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 9. Escuela de Guerra Naval, Armada española.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1867). *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el archivo del Ministerio de Marina*. Madrid, Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López.
- (1972). *Las armas humanitarias. Salvamento de naufragos*. Madrid, Imprenta de El Argos.
- FERNÁNDEZ NOVOA, Jesús (1909). Del llamado Derecho de naufragio y su abolición por la civilización contemporánea. *Revista de Derecho Internacional y Política Exterior*, 5.
- FERRERIRO, Martín (1808). *Memoria sobre el Salvamento Marítimo. Conveniencia de establecer una Sociedad Española de Salvamento de Naufragos*. Madrid, Imprenta de José de Rojas.
- FULLANA MARTORELL, Jeroni F. (2005). *Los Flechas Navales de Baleares (1936-1939)*. Palma de Mallorca, Lleonard Muntaner.
- GARCÍA ECHEGOYEN, Fernando José (1996). *Historia, mitos y leyendas de los naufragios en las costas españolas*. Madrid, COMISMAR.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1963). *Naufragios en la costa de Cantabria, 1834-1960*. Santander, edición del autor.
- GONZÁLEZ GARCÍA, O. (2016, julio-sept.) El vapor de ruedas *Cid*: de pionero de la navegación comercial a vapor a primer vapor hospital. *Sanidad Militar*, 72/3.
- GORDON, E.V. (1937, enero). The Date of Æthelred's Treaty with the Vikings: Olaf Tryggvason and the Battle of Maldon. *The Modern Language Review*, 32/1.

- GUARDIA, Rafael de la (1921). *Datos para un cronicón de la Marina militar de España*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio (1984). *Miscelánea marinera*. Madrid, San Martín.
- LEMA, Rafael (2011). *Costa da Morte. Un país de sueños y naufragios*. Malpica, Grupo de Acción Costeira Costa da Morte.
- LIMARDO, Ricardo Ovidio (1869). *Legislación comercial comparada*. París.
- LINOS, Ángel de (1900). *La Cruz Roja. Ferrol. Asociación Internacional para Socorro a Heridos en Campaña. Comisión Departamental Marítima. Memoria leída y aprobada en Junta General celebrada el día 22 de agosto de 1899*. Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego.
- MANGAS MARTÍN, Araceli (1992). *Conflictos armados internos y derecho internacional humanitario*. Universidad Salamanca.
- MARCO, Miguel Ángel de (1981). *La Armada española en el Plata (1845-1900)*. Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario.
- MARLASCA MARTÍNEZ, Olga (2003). Prohibición de apropiarse de los despojos de un naufragio: diferentes etapas históricas. *Ius fugit. Revista Interdisciplinaria de Estudios Histórico-jurídicos*, 12, 463-480.
- MARRERO ROCHA, Inmaculada C. (2007). *La participación de las Fuerzas Armadas españolas en misiones de paz*. Madrid, Plaza y Valdés.
- NAVARRO DAGNINO, Juan (1944). *Instrucciones para náufragos*. Madrid, Imprenta Casas.
- NOEL, Julio (1886). *Naufragios célebres*. Barcelona, Biblioteca de Maravillas.
- ORTEGA GONZÁLEZ, Tewise Yurena (2015, octubre). «Algunas consideraciones sobre el naufragium y salvamento marítimo: de Roma al derecho moderno». Las Palmas de Gran Canaria, tesis doctoral.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio (2015). *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*. Universidad de Sevilla.
- PÉREZ RAMÍREZ, Enrique (2019, 1.º semestre). Cometidos civiles de la Armada. *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 26. Escuela de Guerra Naval, Armada española.
- POSTIGO VARONA, Javier (2014). *Colegio Nuestra Señora del Carmen para huérfanos de la Armada, «CHA». Crónica de cien años de historia (1913-2013)*. Madrid, CHA.
- REDÓN TRABAL, Pedro (1998). *La Mar y la Paz. La Armada y la Infantería de Marina en las misiones de paz*. Barcelona, edición del autor.
- RÍO PELLÓN, José Ángel (2023, nov.) Héroes anónimos: comandantes y ayudantes de marina de antaño. *Revista General de Marina*, 753-762.
- RODRÍGUEZ GARAT, Juan (2019). *Manual de usuario de la Armada española (reflexiones sobre el monopatín de Ignacio Echeverría)*. Gijón, Fundación Alvargonzález.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, José Luis (2021). *Cuaderno de prácticas de Derecho Internacional Humanitario*. Madrid, Dykinson.
- ROUGE, Jean (1966). *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*. París, S.E.V.P.E.N.
- SERNA VALLEJO, Margarita (2004). *Los Rôles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Santander, Centro de Estudios Montañeses.
- SERRANO MANGAS, Fernando (1991). *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII*. Madrid, Sociedad Estatal Quinto Centenario.
- TORRES GOIRI, Manuel (1992). *Aproximación a la historia del salvamento de náufragos en el puerto de Bilbao*. Getxo, EDIGETXO.
- TREVIÑO RUIZ, José María (2003, nov.) La proyección naval en la Armada española. *Revista General de Marina*.
- TRUEBA, Eduardo (1983). Normativa sobre seguridad náutica y su grado de cumplimiento en las naves de la Carrera de Indias durante el siglo XVI. *Revista de Historia Naval*, 3.
- UNSAÍN AZPIROZ, José María (2012). *Naufragios en la costa vasca*. San Sebastián, Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa.
- VV.AA. (1889). *Salvamento de náufragos*. Palma de Mallorca, Establecimiento tipográfico de Juan Colomar y Salas.
- VV.AA. (1991). *Misiones de paz. Militares españoles en el mundo, 1979-1991*. Madrid, Ministerio de Defensa.

ZAMBRANA MORAL, Patricia (2015). La Ordenanza de la Marina francesa de 1681: un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal. *Revista de Estudios Histórico-jurídicos*, 37.

ZAMORA MANZANO, José Luis (2001). El Salvamento y la asistencia marítima en el Derecho Romano. *Revue Internationale des droits de l'Antiquité*, XLVIII.

ANEXO I

Real carta fechada en Valladolid el 5 de octubre de 1536*

De la Reyna a nuestros oficiales que residís en la ciudad de Sevilla en la Casa de Contratación de las Yndias: Vi una letra del xxx del pasado (...)

Vi lo que decís de las dos naos que son venidas de la Isla Española de que son maestros Gaspaar de Ávila y Andrés de Landa. Viniendo juntos su viaje llegaron a la vista de la ysla de la Bermuda, desde donde se les hicieron muchas aumadas y fuegos. Y de la una nao que pudo echar el batel fueron en él gente de ambas naos para saber qué gente hera la que estaba en la dicha ysla. Y por ser grandes las corrientes no pudieron tomar tierra, y porque se les hacía de noche y perdían las naos de vista, acordaron de volver a ella porque el viento se cargaba mucho de tormenta (...) los de tierra se davan mucha priesa a hacer más fuegos y a derramar las candelas, y que cuando lo vieron [al batel] volver hacia las naos, hacían muchos más fuegos y ahumadas, y que desde que fueron, de la nao les hacían faroles y los de tierra les respondían con hacer muchos más fuegos y derramar la candela (...)

No podían hacer otra cosa sino seguir su viaje y tener por cierto son españoles de las naos que faltan y se han perdido (...) a dicha ysla y que son de la nao *Juan de León* que ha algo de tres años que se perdió en aquel paraje (...) y hame parecido bien (...) que a cualquier nao de las que van a Nueva España o a la Tierra Firme, que a la vuelta, cuando vinieeren en demanda de aquella ysla Bermuda, que toquen en ella y sepan si son españoles lo que allí están y que si los fueren los traygan y que trayéndoles se les den cuatrocientos o quinientos ducados, pues dezís que desta manera será más breve el socorro (...) Hareys dar el Pregón y avisarme en ello de lo que más supierde desto (...) Lo pagareys de Nuestra Hazienda.

ANEXO II

Montepío a favor de las familias de los individuos del Cuerpo de Oficiales de Mar de la Real Armada. Reglamento de 16 de octubre de 1794

En consecuencia de repetidas solicitudes del Cuerpo de Oficiales de mar de la Real Armada, ha resuelto el Rey el establecimiento, que tanto desean, de

* AGI, Indiferente General, leg. 1962, t. 5, f. 18.

un Montepío a favor de sus familias, para que no queden en la absoluta pobreza que suele suceder, por no ser posible que el Real Erario socorra a todas ellas, aun estando siempre la piedad de S.M. dispuesta a estos beneficios por el aprecio que le merecen los útiles servicios de dichos Oficiales de mar y las penosas fatigas de su carrera. Y como en este Cuerpo hay individuos graduados de Oficiales, en quienes concurren iguales circunstancias que en los de Artillería y Pilotos, los cuales quedaron separados del Montepío Militar, es la voluntad de S.M. que se observe con los Oficiales de mar lo mismo que con aquellos, arreglándose en todo a los artículos siguientes:

Artículo 1.º A cada Oficial de mar de sueldo fijo de las clases de primeros y segundos Contra maestres, y primeros y segundos Guardianes, como también a los Buzos y Patronos de falúa, lancha y bote, incluso los jubilados, se les descontará ocho maravedís por estudio en tierra, doce embarcados en Europa y diez y seis en viaje de América desde que salgan de España con este destino.

Art. 2.º Antes de practicarse estos descuentos ha de hacerseles el de una paga de sus goces a favor del Monte, desde el día 1.º del mes de Noviembre próximo, repartiéndose en el término de un año para que les sea menos gravoso. Del mismo modo será tratado todo el que entre en el Cuerpo con empleo efectivo, y con los graduados de Oficiales se ha de observar lo mandado para cuando un individuo contribuyente al Montepío de Oficinas pase a serlo del Militar.

Art. 3.º Todo sobresueldo, gratificación o pensión que perciban los Oficiales de mar por los destinos en que se hallen, sufrirán el regular descuento para subvenir a las pensiones, como se verifica en el citado Monte Militar.

Art. 4.º Asimismo se retendrá a los expresados individuos, en el primer mes después de su ascenso a otra clase o empleo, la diferencia que haya de uno a otro goce, y a los Artilleros de mar que pasen a segundos Guardianes se descontará una paga.

Art. 5.º El Oficial de mar de la Real Armada que navegue en buques particulares, deberá contribuir con lo expresado en el artículo 1.º, a cuyo efecto, si no lo ejecutase, se le descontará de su haber mensual triplicada cantidad hasta la extinción de la deuda, y si falleciere antes, se hará el descuento a quien disfrutase la pensión, o su heredero.

Art. 6.º Gozarán los alivios de este Monte las viudas, madres viudas e hijas no casadas de los individuos que al tiempo de su fallecimiento estuvieren disfrutando a lo menos diez y ocho escudos mensuales, que es el sueldo más próximamente medio entre los que generalmente perciben los Oficiales de mar; pero si el fallecimiento hubiese sido en combate, o de desgracia en faena del servicio, quedará la pensión a la viuda, madre viuda, o hijas no casadas del desgraciado, cualquiera que hubiese sido su clase y goce.

Art. 7.º No tendrán opción a los beneficios del Monte las familias de los Oficiales de mar que se casaren a los sesenta años de edad y de los que lo hicieren sin preceder la licencia con los requisitos de que tratan los artículos

15 y 16. Esto no se entiende para con aquellos que se hallan casados al establecimiento del Monte, pues sus familias han de gozar de él.

Art. 8.º Las viudas, o madres viudas, si pasasen a segundo matrimonio, y las hijas si lo contrajesen, cesarán en el goce desde entonces; pero las últimas continuarán con él si permanecieran solteras, sin que sea obstáculo la mayor edad.

Art. 9.º En falta de todas ellas se atenderá por el Monte a los hijos que no tengan diez años cumplidos, pues en esta edad pueden ya aplicarse a pajes de escoba o aprendices en los obradores de Arsenales, según su inclinación, y, por tanto, en llegando a cumplir los diez años les cesará la pensión.

Art. 10. Como alguno de ellos por robustez o aptitud adelantadas podrá ganar su sustento antes de aquella edad, se evitará la duplicación de goces, presentando sus tutores o parientes justificación de notoriedad de no tener los huérfanos otro que el del Monte.

Art. 11. Cuando fueren huérfanos de padre y madre deberán ser educados por tutor con el goce de la pensión, así como las madres están obligadas a ejecutarlo.

Art. 12. Las viudas, madres y huérfanos residentes en las Indias tendrán la misma pensión que si estuviesen en los dominios de S.M. en Europa, pero no si residieren en país extranjero.

Art. 13. La pensión de este Monte consistirá, por ahora, en la cuarta parte del último haber del marido o padre; lo mismo se dará a las viudas o hijos de los jubilados de su empleo vivo, y a las de los graduados de Oficiales, desde la clase de Alférez de navío hasta la de Capitán de fragata vivo, se las asistirá con cantidad igual a la que se libre por el Monte Militar respecto de las propias graduaciones.

Art. 14. Se ha de llevar cuenta separada del fondo de este Monte, y así podrá deducirse más adelante lo que sea dable aumentar, o convenga disminuir, la contribución y las pensiones.

Art. 15. Todo individuo de este Cuerpo ha de solicitar la licencia para casarse por medio del Comandante del Arsenal de su destino, a fin de obtener la aprobación del Capitán general del Departamento respectivo.

Art. 16. El Comandante del Arsenal, antes de dar curso a las instancias de casamiento (sean o no graduados de Oficiales los pretendientes), indagará si la contrayente es de buena vida y costumbres, para cuya justificación el mismo interesado ha de presentarle una información de tres testigos y certificación de su Párroco, cuyo documento servirá a dicho Comandante para fundar el informe con que ha de pasar el memorial al Capitán general del Departamento.

Art. 17. Toda persona que pida derecho al Monte concurrirá al Comandante del Arsenal de su destino, y lo hará constar con instrumentos justificativos, que, examinados por este Oficial, los visará y pasará con oficio a la Contaduría de Marina, a fin de que se le forme el asiento correspondiente y pueda hacersele mensualmente el libramiento de la cantidad que le pertenezca y deba percibir en el pagamiento de Oficiales de mar, sin descuento alguno, por

sí o por poder, acompañado de una fe de vida, en caso de hallarse fuera de la capital del departamento.

Particípolo a V.E. de orden de S.M. para su inteligencia y Gobierno.
Dios guarde a V.E. muchos años. = San Lorenzo 16 de Octubre de 1794.

ANEXO III

Principales artículos de la Convención de Ginebra, de 22 de agosto de 1864, sobre buques hospitales

Artículo 1.º Las ambulancias y los hospitales militares serán reconocidos neutrales, y como tales protegidos y respetados por los beligerantes, mientras haya en ellos enfermos o heridos.

La neutralidad cesará si estas ambulancias u hospitales estuviesen guardados por fuerza militar.

Artículo 2.º El personal de los hospitales y de las ambulancias, incluso la Intendencia, los servicios de sanidad, de administración, de transporte de heridos, así como los capellanes, participará del beneficio de la neutralidad cuando ejerza sus funciones y mientras haya heridos que recoger o socorrer.

Artículo 3.º Las personas designadas en el artículo anterior podrán, aun después de la ocupación del enemigo, continuar ejerciendo sus funciones en el hospital o ambulancia en que servían, o retirarse para incorporarse al cuerpo a que pertenezcan.

Artículo 6.º Las embarcaciones que por su cuenta y riesgo, antes y después del combate, recojan náufragos o heridos, o habiéndolos recogido los lleven a un buque neutral u hospitalario, gozarán hasta que termine su misión de la neutralidad, en cuanto las circunstancias de combate o la situación de los buques permitan aplicársela.

Artículo 7.º Se declara neutral al personal religioso, médico y hospitalario de todo buque capturado. Al dejar el buque pueden llevarse los objetos y los instrumentos quirúrgicos que sean de su propiedad particular.

Artículo 9.º Los buques hospitalarios militares quedan sometidos a las leyes de la guerra por lo que toca a su material: pasan a ser propiedad del captor, pero este no podrá distraerlos de su destino especial mientras dure la guerra.

Artículo 11. Los marinos y militares embarcados, heridos o enfermos, de cualquiera nación que sean, serán protegidos y cuidados por el captor.

Artículo 13. Se consideran neutrales con todo su personal los buques hospitalarios fletados por las sociedades de socorro reconocidas por los gobiernos signatarios de este convenio, provistos de comisión emanada del Soberano que haya dado la autorización expresa para su armamento, etc. Serán respetados y protegidos por los beligerantes. Estos barcos darán socorro

y asistencia a los heridos y náufragos de los beligerantes, sin distinción de nacionalidad.

Los heridos y náufragos recogidos por estos buques no podrán ser reclamados por ninguno de los combatientes; pero tampoco podrán volver a servir durante la guerra.

ANEXO IV

Comisión ejecutiva para establecer una asociación filantrópica de salvamento marítimo

Presentes están en la memoria de todos los valencianos los naufragios ocurridos en las playas de Nazareth y de Pinedo en los primeros días del último marzo. Afectada por el general sentimiento la Sociedad Económica de Amigos del País, se ocupó preferentemente de tan funestos sucesos, atenta a prevenirlos y remediarlos; y como la experiencia es maestra dolorosa de la vida humana, las desgracias que deploraba le dieron motivo a proyectar la organización del servicio de salvamento marítimo en el inmediato puerto.

A vista de las naves destrozadas por la violencia de las olas y de la riqueza que sepultaba el mar en su seno, el ánimo contristado se sentía poseído del más profundo abatimiento. Pero lo que más hondamente afectaba en las pasadas desgracias, era la suerte de los infelices náufragos que no pudo disputar a las olas la caridad más noble y ardorosa. Muchos fueron los que llevados de una abnegación heroica acudieron al sitio del desastre, y arrostrando la crudeza del temporal, exponiendo gravemente sus vidas ayudaron a salvar las de algunos pocos desgraciados que casi exánimes lograron tocar la combatida playa. Ni el pavoroso aspecto de los elementos irritados, ni el riesgo a que frecuentemente se exponían, embargaba el valor de los que acudieron a salvarlos, pero les acongojaba la falta absoluta de medios para prestar auxilio a los náufragos, y se revolvían con indecible angustia en su forzada impotencia, mientras a poca distancia de ellos se agitaban inútilmente en la desesperación y en la agonía los desdichados que perecían entre los fragmentos de las despedazadas naves.

Este pensamiento desconsolador hizo brotar por sí mismo el pensamiento de organizar desde luego, como el más urgente y necesario, un sacrificio destinado exclusivamente a salvar las vidas de los que corran riesgo del naufragio, ya enviándoles por medio de un porta-amarras cabos que les ayuden a llegar a tierra donde sean cuidadosamente socorridos, ya auxiliándoles a flote por medio de un bote salvavidas, si a tanto alcanzan los recursos que se alleguen.

La Sociedad Económica ha consagrado su insistente atención al desarrollo de este proyecto; ha estudiado la organización de estos socorros en otros países; ha formulado las bases de la Asociación filantrópica de Salvamento; las ha sometido a la aprobación competente, encontrando en la autoridad y en las corporaciones provinciales la más lisonjera acogida y el más decidido apoyo, que la obligan a continuar con mayor empeño sus empezados trabajos;

y hoy, a punto de llevarlos a cabo, llega para la Sociedad el momento de dirigirse al público y de pedirle su eficaz cooperación.

Dos géneros de recursos exige el establecimiento de la Sociedad de Salvamento, unos más inmediatos y considerables para adquirir dese luego el material necesario que ascenderá, poco más o menos, a 3.000 escudos, otros no tan costosos, pero más permanentes para sostener el material adquirido, y dotar el personal que haya de conservarlo y manejarlo.

Para reunir los primeros, la Sociedad Económica ha creído conveniente abrir una suscripción pública, porque conoce sobradamente los caritativos sentimientos de este pueblo, y abriga la confianza de que no apelará a ellos en vano, de que todos, cada uno en la medida de su fortuna, encontrarán en su inagotable caridad los recursos necesarios para establecer ampliamente el socorro que debe prepararse a los desgraciados náufragos.

Para allegar los segundos, deben ser bastantes las cuotas semestrales con que contribuyan los individuos de la Asociación de Salvamento. La Sociedad Económica, y en su nombre la comisión que suscribe, aprovecha esta ocasión para invitar a todos los buenos patricios a que se inscriban entre los fundadores de tan filantrópica institución, y se agrupen para constituir la sobre estables bases y sostenerla con poderosa vida.

La Sociedad Económica acude a la iniciativa privada para realizar su benéfico propósito. Lo que empieza por un deber moral del individuo, decía al formular por primera vez su pensamiento, debe cumplirse por el esfuerzo de la asociación voluntaria, aunque sin excusar el apoyo de la administración pública. La autoridad superior de la provincia ha prestado la más benévola cooperación; al público toca ahora responder al llamamiento que se le dirige, y la Sociedad confía en que el éxito más lisonjero coronará sus esperanzas, porque en esta cristiana tierra hierven en todos los corazones generosos sentimientos, y porque Valencia sabe que solo merecen un lugar entre los pueblos cultos aquellos que tienen levantado carácter y firme constancia para comprender y cumplir sus deberes sociales.

Valencia, septiembre de 1867. = El marqués de Cáceres. = El marqués de Dos-Aguas. = Mariano Lanuza. = Pedro Díaz. = José Jaumandreu. = Felipe González del Campo. = José Norberto Rubert. = Honorio Perera. = Vicente Ferrer y Bartual. = Francisco Galve, tiente cura. = Antonio Escoto. = José Aguirre y Mاتيول. = Enrique Trénor. = El secretario, D. Carlos Barrié. = Eduardo Pérez Pujol, secretario interino.

ANEXO V

Reseña legislativa de normativa sobre la seguridad interior y de navegación en los buques de la Armada (1763-1904)

— Real Orden de 25 de noviembre de 1763 por la que se aprueba el nuevo fogón para el uso de los navíos;

- Real Orden de 18 de marzo de 1763 de Señales Generales de Reconocimiento para los bajeles de la Armada (aprobadas el 26 de febrero de 1768);
- Real Orden de 26 de marzo de 1765 por la que se manda embarcar en todo navío y fragata bombas contraincendios;
- Real Orden de 26 de febrero de 1768 por la que se aprueba la Real Orden de 18 de marzo de 1763 de Señales Generales de Reconocimiento para los bajeles de la Armada;
- Real Orden de 9 de julio de 1773 sobre nuevo plano de las de Señales Generales de Reconocimiento para los bajeles de la Armada aprobadas el 26 de febrero de 1768;
- Real Orden de 1832 por la que se suspende el uso de los pararrayos a bordo de los buques de guerra;
- Real Orden de 24 de marzo de 1849 mandando poner dos faroles de situación con el aparato que se designa en los vapores de la Armada, para evitar los abordajes cuando navegan en cuerpo de escuadra o en convoyes;
- Real Orden de 10 de febrero de 1852 por la que se dictan varias disposiciones para evitar incendios en los arsenales y en buques de guerra;
- Real Orden de 1 de marzo de 1852 por la que se dispone que las cápsulas, estopines y cualquiera otro artificio fulminante de que deban componerse los repuestos de los buques, se coloquen a prudente distancia de los paños y en sitio a propósito para el resguardo de las cajas en que están envasados;
- Real Orden de 14 de septiembre de 1852 haciendo varias prevenciones para evitar los incendios en las carboneras de los buques de vapor, con motivo de lo ocurrido en el *Elcano*;
- Real Orden de 24 de febrero de 1857 por las que se publican las «Señales especiales para buques de vapor de la Armada»;
- Real Orden de 5 de agosto de 1858 por la que se reglamenta el uso de las luces de situación;
- Real Orden de 25 de enero de 1859 de Señales especiales para buques de vapor e instrucciones para remolques;
- Real Orden de 27 de mayo de 1859 por la que se determina que no hay más que tres causas que justifiquen una arribada forzosa, a saber: falta de víveres, temor fundado de enemigos o piratas, o accidente que inhabilite al buque para seguir la navegación;
- Real Orden de 12 de diciembre de 1860 prohibiendo que en los buques de guerra sean almacenados juntos la pólvora y los artificios de fuego;
- Real Orden de 25 de diciembre de 1860 por la que se traslada un informe de la Junta Consultiva de la Armada sobre el establecimiento de botes salvavidas;
- Real Orden de 26 de abril de 1861 por la que se traslada la Real Orden expedida por el Ministerio de Fomento, dando instrucciones para el establecimiento de botes salvavidas;
- Real Decreto de 8 de abril de 1863 sobre luces de situación a bordo de los buques y maniobras para evitar abordajes en la mar;

- Real Orden de 10 de junio de 1863 por la que se aprueba la determinación del Capitán General del Departamento de Cádiz para que se construya para cada uno de los buques menores guarda-costas dos faroles adecuados, uno verde y otro rojo, metidos en cajas a propósito para poderlos enseñar a la aproximación de cualquier buque e impedir su abordaje;
- Real Orden de 14 de febrero de 1865 por la que se dispone que todos los buques de la Armada sean dotados con salvavidas «Mazard», en la proporción que se expresa;
- Real Orden de 15 de febrero de 1865 por la que se dispone la adopción a bordo de los buques de la Armada de medidas de precaución que eviten, en lo posible, la combustión de líquidos espirituosos, a fin de disminuir los riesgos de incendio;
- Real Orden de 23 de marzo de 1867 por la que se resuelve se asignen a las fragatas de primera, segunda y tercera clase, cuatro agujas salvavidas de la patente Dent, para sus embarcaciones menores, en vez del número de las mismas que se les señala en el Reglamento de pertrechos aprobado en 8 de septiembre último;
- Real Orden de 20 de enero de 1868 por la que se dispone se prevenga lo necesario a fin de que los tubos de los condensadores no transmitan calor a los pañoles de pólvora de los buques;
- Real Orden de 9 de mayo de 1868 por la que se dispone que el Código de Señales de D. Pedro [Prida] sea el único que se use en la Marina;
- Orden de 7 de octubre de 1869 por la que se dispone que se dote a los buques de 1.^a y 2.^a clase, con el Código Universal de Señales, de Marryat;
- Orden de 2 de abril de 1870 por la que se dispone se reemplacen los actuales faroles de situación por los del sistema Fresnel;
- Real Orden de 16 de julio de 1875 por la que se dispone que se doten los buques de primera clase con 50 salvavidas Life-belt, y con 25 los de segunda y tercera;
- Real Orden de 20 de enero de 1877 por la que se declara reglamentario para buques y arsenales los aparatos matafuegos «Bañolas» y dictando reglas a fin de que no se doten los de la Península hasta 1.^o de julio próximo;
- Real Orden de 6 de diciembre de 1877 por la que se prohíbe se use el petróleo en el alumbrado de los buques de guerra;
- Real Orden de 16 de abril de 1878 por la que se dispone que se pruebe en la escuadra de instrucción la utilidad de colocar alrededor de los buques un salchichón de corcho salvavidas, modelo inglés, que usan algunas marinas;
- Real Orden de 20 de julio de 1878 por la que se determina la adopción de las colchonetas salvavidas rellenas de corcho;
- Real Orden de 4 de junio de 1879 por la que se declara reglamentario, en los botes porta-torpedos, el salvavidas sistema Ward;
- Real Orden de 15 de septiembre de 1879 por lo que se amplía lo dispuesto el 10 de octubre de 1878 sobre señales del sistema Morse y se dispone que en los buques de la Escuadra y demás que estén dotados de estos aparatos, se hagan ejercicios tres veces a la semana;



Fig. 14. Bote salvavidas inventado por Mr. Perry. *La Ilustración Española y Americana*. Colección del autor

- Real Decreto de 24 de febrero de 1880 por el que se dictan reglas sobre luces de situación y señales para prevenir abordajes en la mar;
- Real Orden de 30 de enero de 1882 por la que se declaran reglamentarios en los buques de la Armada, en sustitución de los que hasta aquí se han venido usando, los salvavidas de corcho, de forma circular, lanzados con disparador de cadenilla;
- Real Orden de 20 de mayo de 1882 por la que se dispone que en los inventarios de todos los buques de la Armada, figure un juego doble de faroles de situación;
- Real Orden de 13 de agosto de 1882 por la que se determina no se generalice en los buques el uso de la colchoneta salvavidas Bosch;
- Real Orden de 15 de noviembre de 1882 por la que se establecen en los buques de guerra las luces de seguridad de Manzanos, y remite las instrucciones para su instalación;
- Real Decreto de 24 de marzo de 1897 por el que se declara obligatorio el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar de 1887;
- Real Orden de 20 de febrero de 1904 por la que se dispuso que la señal que deben usar los buques de guerra, cuando manejen pólvora o explosivos, es la corneta B del Código Internacional.

Suplemento núm. 40 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 167 de 2025



INSTITUTO DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
ARMADA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

