

EL REGISTRO DE BUQUES DE LLOYD'S: AMBICIÓN SECRETA DEL ESPIONAJE EN LAS DOS GUERRAS MUNDIALES

Introducción

Este artículo ofrece un recorrido detallado por la historia del Registro de Buques de Lloyd's, una institución clave en el ámbito marítimo internacional desde hace más de dos siglos y medio. En él se expone cómo, a partir de la iniciativa de Edward Lloyd en el Londres del siglo XVIII, se fue consolidando un sistema de recopilación y clasificación de información naval que resultó fundamental para armadores, aseguradores y comerciantes.

Se analizarán la evolución del Registro, su carácter confidencial y su relevancia estratégica, especialmente durante las dos Guerras Mundiales, cuando se convirtió en un instrumento de espionaje y contraespionaje codiciado por las potencias enfrentadas.

El Registro de Buques de Lloyd's

Hace ya más de 260 años, la sociedad británica Lloyd's Register of Shipping, formada y auspiciada por el galés Edward Lloyd en su *coffee house* de Londres, que desde su apertura en 1688 se había ido convirtiendo poco a poco en el lugar preferente para reuniones, tertulias y transacciones comerciales del ámbito marítimo londinense, puso de acuerdo a armadores, aseguradores, fletadores, cons-

tructores, capitanes y tripulaciones para elaborar un libro donde se describieran las características más importantes de todos los buques de los que se conocía su existencia en cuanto a dimensiones, tipo de propulsión, tonelaje, astillero constructor, armadores, nombre del capitán y un largo etcétera, y que incluyera incluso el tipo de armamento de defensa que llevaban en aquel entonces contra eventuales piratas y corsarios.

Es a mediados del siglo XVIII cuando realmente comenzó a intensificarse el comercio trasatlántico y, como nos narran algunas crónicas, la mala comida, las enfermedades, la brutalidad a veces y los peligros de naufragios, incendios y accidentes eran comunes en la mayoría de los barcos, especialmente para los que realizaban esos largos viajes transoceánicos, donde accidentes, embarrancadas y rotura de mástiles, vergas, jarcias y velamen eran frecuentes, ello unido a la embriaguez persistente de las tripulaciones, que estaba a la orden del día. Todo esto hacía que el transporte de mercancías fuese un negocio arriesgado, con la frecuente pérdida de buques y de sus preciados cargamentos.

Conscientes de ello, los comerciantes querían conocer qué barcos eran los más aptos y confiables para transportar sus mercancías a través de los océanos y, cómo no, esa

José Antonio REYERO LÓPEZ

Exinspector principal del Lloyd's Register of Shipping y exdirector para España, Portugal y Cuba del Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA)
Miembro de número del Instituto Británico de la Calidad

información era fundamental también para minimizar los riesgos de los aseguradores, que «apostaban» su propio dinero en sus coberturas.

Para ello, Edward Lloyd inició una estrategia de información a sus parroquianos sobre los buques que llegaban o partían de las orillas del Támesis, editando una hoja a la que llamó Lloyd's List, que tres veces por semana repartía entre su clientela, en la que detallaba datos interesantes sobre el tráfico marítimo en los muelles de Londres: tipo de buque, quién lo capitaneaba, cuándo llegaba y cuándo partía, qué tipo de carga admitía y detalles fundamentales para comerciantes y aseguradores.

Pronto esa simple hoja se convirtió en un libro, que contenía además una «calificación de buque más o menos confiable» emitida por expertos, muchos de ellos capitanes, pilotos y contramaestres jubilados que trabajaban al servicio de Edward Lloyd. Obviamente se trataba de una información muy sensible para todos los agentes marítimos, por lo que su difusión era restringida.

En la figura siguiente, se muestra el aspecto del primer Libro de Registro de Buques que se conserva (1764), un tanto chamuscado por los frecuentes incendios, alguno de ellos cercano a la Lloyd's Coffee House.



Libro del Registro de Buques del Lloyd's, 1764. (Fuente: Lloyd's Register Foundation archive)

De esta manera, los interesados comercialmente en los barcos de madera, mástiles y velas que entraban y salían de los puertos británicos tenían la mejor información posible en la que basar sus decisiones.

Además, se editaban pocas unidades, ya que cada copia pertenecía a su dueño, ya fuera asegurador, corredor, armador o fletador, que guardaba celosamente su *bible of shipping* y mantenía su contenido en secreto. Cada

suscriptor tenía que entregar el ejemplar de su libro obsoleto antes de recibir el siguiente actualizado, aunque si el registro había sufrido pocas modificaciones, éstas se incluían escritas a mano en cada una de las copias anteriores. En caso de haber sido robadas o perdidas, su dueño no podía obtener ninguna otra, aunque estuviese dispuesto a pagarla.

En las primeras páginas del Libro de Registro de 1770-1771, se podía leer:

«En interés de la Sociedad, constituye en primer lugar un grave ultraje que los propietarios muestren sus libros, o dejen los libros en sitios demasiado frecuentados, lo que será penalizado como prevención y para evitar que otros aseguradores o armadores, potenciales suscriptores del Registro, saquen provecho de esa información sin abonar la suscripción.»

De hecho, solamente lo podían poseer, al coste de diez guineas (hoy aproximadamente 2.300 libras) por ejemplar, aquéllos que lo adquirirían por suscripción y firmaban un compromiso de mantener su contenido prácticamente secreto, y cualquier revelación sobre datos del Registro, o si el libro era encontrado en manos de alguien que no estaba suscrito, era duramente penalizada, pudiendo llegar a la suspensión temporal o incluso a la anulación permanente de la suscripción.

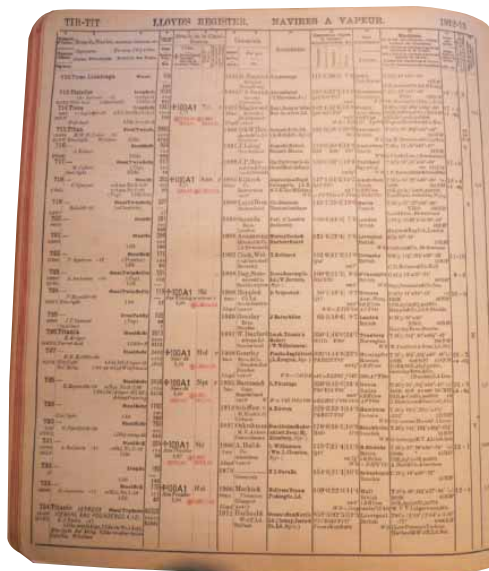
Como se ve en la fotografía anterior, se trataba de un pequeño libro apaisado de un tamaño de aproximadamente 20 x 13 x 4 cm, donde se anotaban aspectos importantes para cada uno de los 3.000 buques que había registrados, como se puede ver en un detalle de su primera página, que incluyo a continuación:

Primera página del Libro de Registro del Lloyd's de 1770-1771. (Fuente: Lloyd's Register)

A	Albemarle	Wm. Tatam	Lond.	Philadelphia	300 s 2	620	Spanish	1743	Mayler & Co.
	Albemarle	Tho. Beak	Cowes	Hamb.	170	13	Boston	60	A
	Albertus	H. Ludeman	Lond.	Sound & Ster	160 S D B	8	Mecklenb.	63	Ereffe & Co.
	Albion	S. Welborne	Hull	Petersburgh	110 S d S L	8	Hull	64	R. Dewsbury
	Albion	G. Falconer	Lond.	Jamaica	300 s 10	620	French	53	Alex. Grant
	Albion	F. Banks	Hull	Petersburgh	170 S d B	10	Hull	62	Frank
	Alexander	B. Cook	Lond.	Seville	120	10	Boston	56	B. Cook
	Alexander	J. Crawford	Liverp.	Virginia	200	14	Plantation	63	Speers & Co.
	Alexander	J. Read	Lond.	Mad. & Gran.	250 s	20	River	52	Fordyce & Co.
	Alexander	Ed. Richards	Lond.	Jamaica	305 s 2	318	River	59	Currie
	Alexander	G. Waldron	Topfh.	Genoa & Leg	70 S d	7	Spanish	56	John Gills
	Alexander	Jas. Hutton	Leith	Bergen	60 S L	5	Leith		
	Alexander	Jn° Waldron	Topfh.	Genoa	90 B	5	Plantation	54	J. Waldron
	Alexander	L. Brown	Leith	Boness	200	12	Philadela	64	W. Alexander
	Alex. & John	Tho. Jolly	Lond.	Lisb. & Newf	150 s	12	Plantation	57	R. Rogers
	Alice	J. Faza	ool	Cork & Torta	120 S B	25	Plantation	57	Crofbies & Co
	Allen	Ed. Rigg	Lond.	Riga	80 S d B	9	Lancash.	48	Ed. Rigg
	Alloa Packet	W. Paton	Leith	Newcastle	50 S L	4	Leith		
	Amelia	J. Spur	Topfh.	Amsterdam	120 B	9	Amsterd.	60	Prade
	Amelia	W. Richards	Lond.	New York	180 B	10	Plantation	64	Rob. Murray
	America	Arch. Smith	Lond.	Lisbon	300 6	4	Boston	59	Dixon
	America	S. Lighburn	Lond.	St. Christoph.	110	10	Plantation	43	S. Woodyard
	America	W. Coombs	Lond.	S. Carolina	200	12	Plantation	60	Befwicke
	America	Keith Wray	Lond.	Quebec	170	12	Plan. rep.	60	Hanbury
	America	W. Escott	Lond.	Lisb. & W. In.	250 s 8	4	Britt. rep.	48	Cook & Co.
	Amey	John Wilcox	Topfh.	Newfoundl	80	7	British	54	W. Coles
	Amhurst	James Scott	Lond.	Quebec	50 S d B	8	Plantation	58	Woodmash

Interesa destacar que, curiosamente, el primer buque que aparece en el libro es el *Albemarle*, un buque español construido en 1743 y que al mando del capitán William Tattam, con una tripulación de 20 hombres, realizaba regularmente el trayecto entre Londres y Filadelfia, para lo que invertía unos tres meses, dependiendo del estado de la mar y de la dirección e intensidad de los vientos. Esta cifra contrasta extraordinariamente con los 12 o 14 días que puede emplear hoy día un buque contenedor de 60.000 toneladas desde la costa este de Estados Unidos a Liverpool.

El *Albemarle*, de 300 toneladas, era un buque de cierto empaque para aquella época. Conviene recordar que estamos hablando todavía de barcos de casco de madera y aparejo de vela, y éste, como indica el registro (columna n.º 7), estaba artillado con dos cañones para proyectiles de seis pulgadas para su defensa en caso de ataque pirata o corsario.



Las páginas del Registro iban creciendo en número y en nuevos e importantes datos y, poco antes de que se iniciara la Primera Guerra Mundial, se «afinaba» la calificación de los buques catalogados por el Lloyd's.

Por aquella época, la Lloyd's definió unas normas («Reglas de Clasificación de Lloyd's») con exigencias sobre calidad, seguridad y mantenimiento que los buques existentes o en construcción deberían cumplir en cuanto a los materiales y sus uniones, la estructura de los cascos (espesores y elementos estructurales), los equipos de propulsión (jarcias, mástiles, velas, motores y hélices) y los de fondeo (anclas, cadenas y amarres). Sólo en caso del estricto cumplimiento de estas exigencias, inspeccionadas y certificadas por los expertos del Lloyd's, el buque era clasificado con las altas cotas de seguridad +100A1 (aunque en el Libro de Registro siguieran figurando todos los buques existentes, estuvieran clasificados o no). Es lo que desde entonces (siglo XVIII) se conoce como el Lloyd's Register.

El Registro de Buques de Lloyd's en la Primera Guerra Mundial

Curiosamente, y sin que el Comité del Lloyd's fuese consciente de ello, los libros de registro fueron instrumentos que jugaron un papel crucial en el contraespionaje durante la Primera Guerra Mundial, y no hace falta mucha imaginación para darse cuenta de la importancia de los datos que en ellos figuraban, que

Página del Libro de Registro de 1912/1913, donde aparecen datos de la calificación de calidad y seguridad del casco, equipos de propulsión y de fondeo de los buques¹.

(Fuente: www.archive.org)

1. Como curiosidad, en el ángulo inferior izquierdo figura el *Titanic*, sin ningún dato sobre calidad y seguridad, ya que nunca fue clasificado por el Lloyd's. Debajo de su nombre, se acompaña una lacónica nota: «Hundido por la colisión con un iceberg».

incluían desde 1870 a prácticamente todos los buques existentes, clasificados o no por Lloyd's, con sus dimensiones, tipo de propulsión, potencia, velocidad, tonelaje, francobordo, etc., por lo que no era muy difícil descubrir barcos camuflados como mercantes pertenecientes a un país neutral cuando realmente se trataba de «lobos con piel de cordero».

Algunos de ellos fueron los famosos buques Q británicos (*Q-ships*), llamados así porque tenían su base de operaciones en Queenstown, Irlanda, y que, siguiendo una idea de Winston Churchill, navegaban (tripulados por oficiales de la marina de guerra británica) con apariencia de inocentes cargueros, llevando instalados y bien camuflados cañones de largo alcance.

El caso es que, como consecuencia del número considerable de cargueros hundidos por los submarinos alemanes y de una clara

filtración de estas noticias, con los nombres y características de los barcos afectados — se achacaba a indiscreciones francesas—, la circulación del Registro del Lloyd's fue suspendida. Ante las fuertes protestas del Almirantazgo francés, que consideraba el Registro imprescindible y que en absoluto se hacía cargo de ninguna culpabilidad, se decidió poner de nuevo en circulación los libros, aunque de forma muy controlada.

Todas estas precauciones sin embargo no resultaron muy efectivas. Cada una de las casi 1.500 páginas de cada volumen de los Registros de 1915-1916 y de 1916-1917, con la complicidad de espías alemanes, fueron pacientemente fotografiadas y entregadas a los comandantes de los más de 400 *U-Boote* y de varios cruceros y destructores de la *Kriegsmarine*. Todos los comandantes de los submarinos alemanes fueron entrenados en la consulta de los Libros de Registro de Lloyd's

Base de submarinos alemanes en Kiel, Alemania. (Fuente: www.wikipedia.org)



armamento y muy probablemente llevaba elementos visibles para confundir y dificultar su identificación.

Sorprende que en la Primera Guerra Mundial, junto a simples trincheras, bayonetas y gas mostaza, la tecnología de guerra submarina de la Marina alemana estuviera tan desarrollada, con más de 400 unidades distribuidas en sus bases del Báltico y del Mediterráneo, en una época en la que —como muestra el color de las páginas del Libro de Registro en la fotografía que está consultando De la Perière— había todavía casi tantos buques registrados navegando a vela (la parte más clara), entre ellos los rápidos y famosos clípers *Cutty Sark* y *Thermopylae*, como a vapor (la parte oscura del total de páginas).

Este personaje merece nuestra atención, ya que con su pericia consiguió hundir 193 buques mercantes aliados, cuatro buques de guerra y dañar seriamente a una decena más. Sin duda son cifras récord que no han sido superadas ni siquiera en la cruenta lucha submarina que tuvo lugar durante la Segunda Guerra Mundial².

El Registro de Lloyd's en la Segunda Guerra Mundial

Siguiendo con el relato principal, llegamos a la Segunda Guerra Mundial, en la que el Registro de Lloyd jugó de nuevo un papel fundamental.

En principio, las cosas fueron muy distintas porque, aprendiendo de las lecciones pasadas, el Almirantazgo británico intervino en el

Lloyd's Register of Shipping, que fue literalmente absorbido por la maquinaria de la Defensa Nacional Británica y puesta a disposición del Gobierno. Se cerró la oficina central en la City de Londres (71 Fenchurch Street) y sus expertos fueron diseminados; aunque en un principio el Almirantazgo consideró que los Registros no se podían publicar, ante la insistencia del propio Lloyd permitió hacerlo con la condición de omitir ciertos datos, como potencia de los motores, velocidad punta...



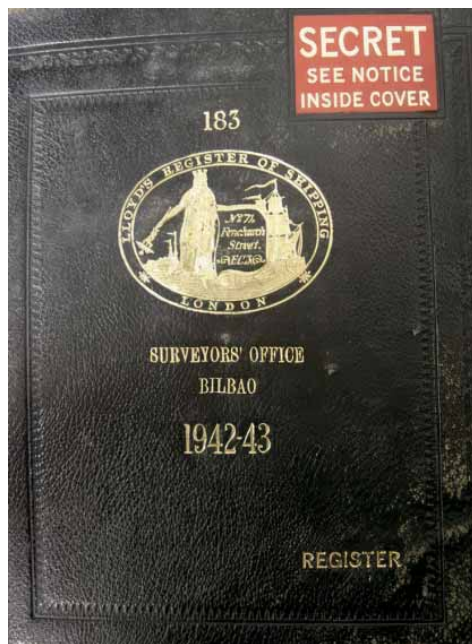
2. Se dio la circunstancia de que este as de la guerra submarina, Lothar von Arnauld de la Perière, fue el oficial que realizó las pruebas de mar del prototipo *E-1* fabricado con planos alemanes por el empresario vasco Horacio Echevarrieta en sus astilleros de Cádiz, en mayo de 1931, con la secreta intención de que acabase en manos alemanas, que burlaba así las duras restricciones que le habían sido impuestas por el Tratado de Versalles al terminar la Gran Guerra.

Las instalaciones gráficas donde se imprimían los libros —la Printing House, propiedad de la Lloyd's con base en Southwark en el sur de Londres— fue militarmente custodiada, sus empleados escrupulosamente seleccionados y controlados —entre ellos había algún miembro del servicio secreto británico MI5— y las copias obtenidas eran minuciosamente supervisadas antes de su distribución.

De la misma forma que en la Gran Guerra, el Registro, repartido ahora entre los submarinos británicos y franceses, sirvió para descubrir a los famosos «buques corsarios» alemanes que, imitando a los antiguos Q británicos, navegaban fuertemente armados con apariencia de mercantes con pabellón neutral, pero que, una vez avistado el enemigo, abatían sus amuradas descubriendo sus cañones de largo alcance.



Aspecto de la Printing House al inicio de la Segunda Guerra Mundial. En primer plano, los Libros de Registro ya encuadernados. (Fuente: Lloyd's Register)



Aunque el Libro de Registro fue editado durante los años de la guerra, constituyó un documento secreto sometido al Acta de Secretos Oficiales, como puede apreciarse en la portada y el lomo del ejemplar custodiado en la oficina de Bilbao en esa época.

En la parte interior, como se muestra en la fotografía siguiente, se establecían las precauciones obligatorias para que el libro, considerado documento secreto, no cayese en manos de espías enemigos.

Se incluían además otros dos párrafos muy significativos:

«El libro y sus suplementos deben mantenerse invariablemente bajo llave en el lugar más seguro disponible cuando no estén en uso. Se hará todo lo posible para evitar que caigan en manos de agentes enemigos.»

«La pérdida de este registro o de cualquier suplemento debe informarse de inmediato al registro de envíos de Lloyd's Register of Shipping y a la autoridad Naval Británica o al Cónsul británico más cercano» (Watson, 2010).

A pesar de todas estas serias precauciones, agentes británicos descubrieron que en algún

discreto lugar de Lisboa, en la neutral Portugal, se podían adquirir copias de los registros (sin los anexos) al precio de 50 dólares (unos 1.500 de hoy).

Los «anexos» —donde se encontraban datos tan importantes como propulsión, potencia de los motores, velocidad, etc.— sí figuraban en los registros repartidos en los buques de la Marina Real británica y en las más de 250 oficinas exclusivas que Lloyd's tenía por todo el mundo, que guardaban una única copia del registro y de los anexos en su caja fuerte; además, hasta época reciente nadie estaba autorizado a sacarlos de las oficinas, y si alguien quería hacer alguna consulta tenía que personarse en ellas, donde con los debidos controles se le facilitaba el tomo correspondiente para sus notas o referencias.

Lloyd's Register of Shipping.

SECRET.

THE INFORMATION CONTAINED IN THIS REGISTER AND ITS SUPPLEMENTS IS ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE OFFICIAL SECRETS ACTS AND OR THEIR EQUIVALENT OVERSEAS. ANY FAILURE ADEQUATELY TO SAFEGUARD THE INFORMATION CONTAINED THEREIN WILL RENDER THE SUBSCRIBER LIABLE TO THE PENALTIES PROVIDED FOR BY THESE ACTS.

This Book is issued by Lloyd's Register of Shipping with the consent of His Britannic Majesty's Government.



This copy of the Register Book is supplied for the sole use of the Subscriber to whom it is issued, and who is to ensure that access to the information contained therein or in any of its Supplements shall only be allowed to specially authorised members of the staff.

THE BOOK AND ITS SUPPLEMENTS ARE INVARIABLY
TO BE KEPT LOCKED UP IN THE SAFEST PLACE
AVAILABLE WHEN NOT IN USE. EVERY EFFORT
MUST BE TAKEN TO PREVENT THEM FALLING INTO
THE HANDS OF ENEMY AGENTS.

N.B.—It is essential that a receipt be returned for this volume and for each Supplement, as received.

LOSS OF THIS REGISTER OR OF ANY SUPPLEMENTS MUST BE REPORTED AT ONCE TO LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING AND TO THE NEAREST BRITISH NAVAL AUTHORITY OR BRITISH CONSUL.

En la actualidad, los Libros de Registro, editados en CD o en *pendrive*, son de dominio público, aunque solamente se pueden adquirir por suscripción y se sigue controlando escrupulosamente el nombre de la persona o razón social que los adquiere.

Reflexión final

La historia del Registro de Buques de Lloyd's, entrelazada con guerras, secretos y estrategias, nos demuestra que la información siempre ha sido un arma poderosa.

Tanto en la Primera como en la Segunda Guerra Mundial, este aparentemente inofensivo libro, que se podía adquirir por suscripción, se convirtió en una codiciada fuente de inteligencia, capaz de inclinar la balanza en el mar y en los despachos militares.

Su custodia, las medidas extremas para mantenerlo fuera del alcance enemigo y el celo

con el que se protegía dan buena muestra del valor estratégico que podía encerrar un minucioso y descriptivo listado de buques.

Hoy, en la era de la información digital, en la que los datos navegan a la velocidad de la luz y las fronteras entre lo público y lo secreto son cada vez más difusas, recordar la historia del Lloyd's Register nos invita a reflexionar sobre la importancia de proteger la información crítica, a valorar el papel de quienes en la sombra salvaguardan datos estratégicos y a no subestimar jamás el impacto que puede tener el conocimiento bien gestionado en el devenir de la historia.

Así, el Libro de Registro de Lloyd's es más que un catálogo naval de buques. Es un claro testimonio de cómo los datos impresos en papel pueden ser tan decisivos como un torpedo o cualquier arma letal, y de cómo los juegos de espías siguen, a su manera, vigentes en nuestro mundo hiperconectado.

BIBLIOGRAFÍA

Watson, Nigel (Reyero López, José Antonio, colaborador) (2010): *Lloyd's Register, 250 years of service*. Editorial Lloyd's Register.

Reyero López, José Antonio (coautor) (2015): *Personalidades de la Ría*. Museo Marítimo de Bilbao.

Reyero López, José Antonio (autor) (2010-2011): *Las Sociedades de Clasificación*. Gobierno Vasco.



TEMAS PROFESIONALES

