

EL INGENIERO DE LA ARMADA LUIS SANTOMÁ I CASAMAYOR. DIRECTOR DE LA COMISIÓN DE LA ARMADA PARA SALVAMENTO DE BUQUES

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista voluntario honorífico



lo largo de la historia de nuestra Armada son muchos los ingenieros célebres que han contribuido a su desarrollo, fomento y proyección. Algunos de ellos serán reseñados por mis compañeros coautores en este monográfico de la REVISTA, y otros, principalmente de la época dieciochesca y decimonónica, seguro que vendrán enseguida a la memoria del lector.

Sin embargo, pocos se acordarán de los más contemporáneos, a pesar de la paradoja que ello encierra, al ser precisamente los más cercanos en tiempo y tener méritos más que suficientes para ello.

Consideramos pues «de justicia» rescatar del olvido a la figura de Luis Santomá i Casamayor, que fue sin duda uno de los mejores ingenieros que tuvo nuestra Marina durante los difíciles años de la posguerra, y director tras ella de la celeberrima Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, cuya ímproba labor hizo que en menos de dos años después de nuestra Contienda Civil nuestros puertos recobraran su operatividad.

Algunos datos biográficos

Luis Santomá i Casamayor nació el 15 de septiembre de 1904. De orígenes familiares rurales, tuvo dos hermanos: Francisco, ingeniero también, y Jaime, arquitecto. Cursó el bachillerato en los colegios de los jesuitas de Caspe y



Santomá en sus años en la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.

Sarriá, y en 1941 contrajo matrimonio (1) con Mercedes Juncadella de Ferrer, naciendo fruto de esa unión seis hijos (2).

Tras llegar su retiro en la Armada fue, durante muchos años, ingeniero jefe de la inspección de buques mercantes de Barcelona, compaginando esta actividad profesional con otras mercantiles (3), culturales y filantrópicas.

En lo que respecta a su faceta investigadora, primó la «calidad» a la «cantidad». Buenos ejemplos de ello nos lo ofrecen las páginas de la *Revista de Ingeniería Naval*, donde colaboraría con un total de 13 artículos, entre los que merecen destacarse el publicado el año 1953 (núm. 222), que versa sobre la Memoria que presentó para su ingreso en la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, titulado «El Salvamento del buque tumbado», algo de lo que, como veremos más adelante, «sabía un poco»; y el de 1960 (núm. 301), junto a su compañero de profesión Patricio Rodríguez Roda, en el que trató sobre la Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar (4).

Gracias a que hablaba correctamente alemán, francés e inglés, también tradujo varios informes técnicos, como los de Lloyd's de los años 1959-60.

(1) Autorizado por el ministro de Marina Salvador Moreno a contraer matrimonio el 17 de septiembre de 1941.

(2) Dos fueron ingenieros de minas, uno industrial, otro profesor, una geóloga y un economista.

(3) Constituyó, por ejemplo, la Sociedad de Salvamento Santomá-Rondón y Sayremar en 1960.

(4) Esta conferencia había sido convocada en Londres con objeto de revisar dicho Convenio, suscrito en 1948, y los autores incidían en que era de aplicación obligatoria a los nuevos buques, pero no a los ya en servicio.

Miembro de la Asociación Gestora de Previsión Social del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y presidente, a partir de 1964, del Consejo de Ingeniería Naval, dependiente del Ministerio de Industria (5), es clara la pasión que por su profesión demostraría a lo largo de toda su carrera profesional.

También presidió la Delegación Española de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), organización de la ONU para la seguridad del transporte marítimo con sede en Londres.

En 1970 dirigiría el salvamento del petrolero noruego *Polycommander*, siniestrado en las islas Cíes, lo que le valió al año siguiente la concesión de la cruz del Mérito Naval de primera clase y la gran cruz de la Orden del Mérito Civil. Falleció el día 17 de febrero de 1984 en la Ciudad Condal a los 79 años de edad.

Primeros años de servicio en la Armada

Santomá ingresó en nuestra Marina el 24 de diciembre de 1920, y entró en la promoción como aspirante en el Cuerpo de Ingenieros en enero de 1921.

Promovido al empleo de teniente en diciembre de 1925, pasó a depender administrativamente de la Escuadra de Instrucción (6).

Dos años más tarde, y en virtud de la Real Orden de 24 de noviembre de 1927, fue destinado con carácter interino a la Escuela de Aeronáutica Naval.

A principios de 1928, y cuando ya ostentaba el empleo de capitán, lideró la comisión que, junto a los tenientes de navío Casas y Ceillicer, fue la encargada de elaborar un anteproyecto para la construcción de la Base Aeronaval de San Javier.

Al poco tiempo, y en virtud de la Real Orden de 7 de febrero de 1928, fue comisionado a visitar las bases aeronáuticas de Cuatro Vientos, Getafe, Sevilla, Los Alcáceres y León, y las extranjerías de Le Bourget, Croydon, Close, Lee-on-Solent y Farnborough.

Ya con el empleo de comandante, y en virtud de la Real Orden de 19 de septiembre de 1930, la superioridad dispuso que fuera a Alemania para que: «... practique en sus arsenales durante un año...». Fruto de aquella estancia, fue su ponencia titulada «Los ingenieros navales alemanes y la Escuela Técnica Superior de Berlín», que leyó en el Primer Congreso de Ingeniería Naval

(5) BOE núm. 154, de 27 de junio de 1964.

(6) Fue creada por Real Decreto de 30 de septiembre de 1876 a consecuencia de las lecciones que ofreció el tercer conflicto carlista, que puso en evidencia la necesidad de que hubiera un núcleo de fuerzas a flote donde sus dotaciones estuvieran debidamente adiestradas. Su existencia se prolongó hasta que el Real Decreto de 20 de octubre de 1927, en su artículo 1 a), especificó que la denominación oficial se quedara en «Escuadra» a secas, dando a entender que todos los buques debían tener en todo momento a sus hombres en perfecto adiestramiento.

que se celebró el 20 de junio de 1932, año en el que también ingresaría en la Asociación de Ingenieros Navales.

La Guerra Civil

El conflicto sorprende a nuestro biografiado en la tarea de inspección de las obras de la Base Aeronaval de Barcelona con el empleo de teniente coronel y, por si alguna duda tuviera a estas alturas el lector de su alta competencia profesional, queda totalmente disipada por la Orden del Ministerio de Marina de 9 de diciembre de 1936, en la que se le ordena su pase al Estado Mayor Central, quedando a las órdenes del capitán de corbeta Luis González de Ubieta.

Allí Santomá participó de inmediato en la elaboración de la Memoria en la que se establecieron las líneas estratégicas básicas con las que la Marina gubernamental debía afrontar el conflicto, que eran: dominar por completo por mar el Mediterráneo, eliminar el control del Estrecho por parte de la Marina Nacional, incorporar a la Flota submarinos y lanchas torpederas y procurar la unificación del armamento artillero de los destructores.

Otro estudio interesante en el que colaboró fue el fechado el 2 de enero de 1937, en el que se analizaba la situación naval de la guerra en aquel momento.

A los pocos meses se pasó al bando nacional, disponiendo el Gobierno republicano su baja en la Armada en virtud del Decreto de 27 de abril de dicho año. Santomá enseguida fue «captado» por Juan Antonio Suanzes, participando en el salvamento, junto al teniente de navío Ángel Riva (7) a finales de aquel año, del *Císcar* (8).

Es interesante aquí transcribir sus palabras cuando cuenta cómo nació aquella primera Comisión de Salvamento que, aunque tenía como misión genérica rescatar a todos los buques hundidos en el puerto gijonés (9), su prin-

(7) Angel Riva Suardfáz (1904-1966) fue teniente de navío voluntario agregado al Regimiento de Infantería de Simancas. Se le concedió la Cruz Laureada de 2.ª clase de la Orden de San Fernando por su valor durante la defensa del Cuartel de Simancas, en Gijón, desde el 18 de julio al 21 de agosto de 1936, en donde resultó gravemente herido y hecho prisionero. Con los años alcanzaría el Almirantazgo.

(8) Recordar que este destructor, que se encontraba amarrado en el dique norte de El Musel, fue hundido el día 20 de octubre de 1937 por el efecto de dos bombas: la primera, de 250 kilogramos, estalló cerca de su costado de estribor, lo que hizo que se le declarasen varias vías de agua y que se escorara a aquella banda; y una segunda, más pequeña, que aunque no llegó a estallar atravesó su cubierta e inutilizó la centrífuga, lo que provocó que el agua inundase rápidamente la sala de máquinas y que el buque se hundiera por la citada banda en posición horizontal con el lecho marino. Ambas bombas fueron lanzadas por varios *Heinkel HE 111* pertenecientes a la Legión Cóndor.

(9) Vapores *Reina*, *Sama* y *Sotón*, petrolero *Elcano* y pesqueros *Mariano Suárez Pola* y *La Luanquina*.

principal objetivo era reflotar el destructor debido a la escasez que de este tipo de unidades tenía la Marina Nacional, todo un reto ante la casi nula experiencia de la Armada en este aspecto (10):

«... El salvamento de un buque era considerado como una empresa prácticamente inabordable para los cerebros y brazos españoles. Los más benevolentes, aun admitiendo que quizá cabía la posibilidad de lograr un estudio bien orientado técnicamente de un salvamento, daban por descontado la imposibilidad de realizarlo, por suponer que era indispensable disponer de una gran riqueza de elementos... Las dificultades con que tuvo que luchar esta Comisión recién nacida para lograr su propósito son inenarrables... En aquellos días logramos reunir como toda información un libro técnico (11), el único que creemos sobre esta espe-



Coronel de Ingenieros Juan Antonio Suanzes.

(10) Es cierto que en 1923 se intentó el salvamento del *España*, que como es sabido quedó encallado debido a la niebla en el cabo Tres Forcas, operación que seguramente se hubiera verificado con éxito si no se hubiese declarado un violento temporal de Levante que hizo que se partiera en dos el acorazado. Véase: ÁLVAREZ LAITA, F. Javier; DOMÍNGUEZ LLOSA, Santiago L.: «El hundimiento del acorazado *España* en cabo Tres Forcas» en *Revista Española de Historia Militar*, núm. 27 de septiembre de 2002. También es cierto que el vapor *General Valdés*, semihundido desde 1907 en un muelle del Arsenal de La Carraca (es decir, a poca profundidad y en aguas tranquilas), permaneció durante más de 30 años sin que la Armada fuera capaz de llevar a cabo su recuperación. Véase: MITIUCKOV, Nicholas W.; ANCA ALAMILLO, Alejandro: «Un “plusmarquista” infortunado. La pequeña historia del transporte *General Valdés*», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, cuaderno de abril de 2006.

(11) *Schiffsbergung de Grund, Lavroff Netchajew*. Edit. Richard Carl Schmidt, Berlin, 1927.

cialidad, otro de maniobra marinera en el que en forma somera se relacionaban diferentes trabajos de esta índole (12) y varios artículos descriptivos de salvamentos publicados en revistas extranjeras. Con todo este material como elementos de consulta, y después de encomendarnos a Dios, emprendimos nuestro trabajo...» (13).

Las labores previas para su reflotamiento se iniciarían el 1 de noviembre de 1937, antes incluso de que fuera creada oficialmente la Comisión por Decreto del día 9, con paupérrimos medios (14). La idea de Suanzes y Santomá era inyectar aire a presión para levantarlo ligeramente del fondo, trasladarlo entre dos aguas hacia una cama de sacos de arena, posarlo sobre aquella (13 de febrero de 1938) y, por medio de dos cabrias, proceder a su adrizamiento (1 de marzo). Una vez hecho esto, solo había que proceder a su achique y asegurar su estanqueidad. El lunes 21 de marzo de 1938, seis meses después de su hundimiento, el *Císcar* volvería de nuevo a estar a flote. De esta manera, el día 9 siguiente, fue remolcado al Arsenal de Ferrol, donde se procedió a su completa reparación. La experiencia adquirida con el *Císcar* sirvió, y mucho, para acometer otros salvamentos de buques que se encontraban «tumbados», como el *Sotón* o el *Cabo Tres Forcas*.

A medida que el bando nacional iba controlando el litoral de levante, se organizaron sobre la marcha varios equipos de salvamento *ad hoc* que consiguieron rescatar a unos 26 buques, labor encomiable que se realizó con medios de fortuna.

La Comisión de la Armada para Salvamento de Buques

Debido a que había en los principales puertos españoles muchos buques hundidos o semihundidos a consecuencia de los numerosos bombardeos realizados durante la guerra, antes incluso de que acabara esta se vio la necesidad de centralizar los trabajos de recuperación en un grupo de salvamento que estuviera a cargo y dirigido por la Armada, con el fin de extraer o reflotar aquellos, según cada caso. De esta manera, el Decreto de 9 de febrero de 1939 creó de manera formal la denominada Comisión de la Armada para Salvamen-

(12) BAISTROCCHI, ALFREDO: *Arte Naval. Maniobra de buques*, traducido por *El Correo Gallego* en 1927.

(13) SANTOMÁ I CASAMAYOR, Luis: «El salvamento del buque tumbado», en *Ingeniería Naval*, núm. 222 de diciembre de 1953, pp. 705-706.

(14) El material con el que se consiguió contar fue el siguiente: dos cabrias flotantes de 80 t, dos pontones de 50, seis compresores portátiles de potencias que iban de los 20 a los 40 CV, dos fijos de 40 CV, una grúa flotante de cuatro toneladas y un pesquero habilitado como embarcación de buzos.



En primer plano, y de izquierda a derecha de la imagen, aparecen un capitán de fragata con los ojos cerrados (que creemos que es el jefe de la Comandancia de Gijón, cuyo nombre desconocemos); el vicealmirante Juan Cervera Valderrama, jefe de Estado Mayor de la Marina Nacional; Juan Antonio Suanzes, coronel de Ingenieros y ministro de Industria; y por último, Luis Castro Arizcun, vicealmirante y jefe de la Base Naval de Ferrol. En la segunda fila, reconocemos al segundo por la izquierda, Arturo Hernández, ayudante de Cervera; y entre las cabezas de Cervera y Suanzes, vemos a Santomá.

to de Buques (en realidad, como hemos visto, la segunda), organismo que con la debida unidad de criterio y con competencia plena para intervenir donde fuera preciso, sería la encargada de realizar todos los salvamentos o desguaces de los buques siniestrados que, tanto en puertos como en otros puntos de la costa, impidieran la navegación, nombrándose el mismo día, y en virtud de una orden ministerial, a Santomá como su director, del que dependerían a partir de ese momento todos los servicios y personal de aquella.

La necesidad de habilitar cuanto antes la navegación interior de los puertos y que los buques hundidos no entorpecieran ni impidieran los atraques hizo que, nada más tomarse Barcelona (enero de 1939), el Estado Mayor de la Armada ordenara que la Comisión de Gijón se desplazara con sus medios a la Ciudad Condal, por lo que cuando llegaron, en el mes de marzo, la Comisión ya estaba constituida.

La obra a realizar acabada la guerra era ingente, por lo que el Estado Mayor preguntó a Santomá si consideraba a su Comisión capaz de llevar a cabo los trabajos de salvamento en un plazo razonable, a lo que aquel contestó afirmativamente, señalando que para cumplir con aquella magna tarea necesitaba algo más de un año.

Estos trabajos se efectuarían simultáneamente a lo largo de todo nuestro litoral, y lo primero que había que hacer era establecer un negociado donde se centralizaran los estudios y proyectos de salvamento junto con la gestión de los recursos materiales y humanos a emplear en aquellos rescates. Para ello se habilitaron unas modestas oficinas, que tuvieron su sede en la Ciudad Condal.

Como es lógico, Santomá necesitaba una «mano derecha», y al poco fue designado para asistirle el capitán de Ingenieros Emilio Ripollés de la Cruz. Una vez seleccionado el personal más básico, se solicitó a los comandantes de Marina de las distintas provincias marítimas una relación de los buques siniestrados en su jurisdicción. El inventario dio como resultado un total de 132 barcos (100 nacionales y 32 extranjeros), con un arqueo total de 190.000 toneladas. El siguiente paso era conocer con qué medios materiales se contaba. Entre las dos secciones primigeniamente creadas, la de Barcelona y la de Valencia, había grandes diferencias. Mientras que la primera disponía de suficientes elementos para realizar su misión debido a que todos ellos, como dijimos, habían venido de Gijón (15), en Valencia, por no haber, no había ni una grúa flotante, por lo que en tanto se la dotaba de los medios adecuados se recurrió a utilizar el material existente que pertenecía a las obras del puerto, entre ellos un remolcador.

Por ello, la Comisión instó a la superioridad a que se diera toda la urgencia posible en la finalización de la construcción en Ferrol de ocho flotadores de 125 toneladas que había encargado a la Sociedad Española de Construcción Naval, y propuso que se utilizaran los inútiles cascos de dos submarinos de la clase *B* para convertirlos también en flotadores. Para solucionar la carencia de grúas, y como no se podía mandar a la «Sansón» de Cartagena, pues quedaría el Arsenal desprovisto de ese fundamental elemento de carga, se planteó la incautación de una de 60 toneladas propiedad de la Hispano Holandesa que se encontraba en Algeciras.

En cuanto al personal, el problema principal era el escaso número de buzos que en aquel momento en España tenían capacitación para bajar a los 40 metros, si bien enseguida, y tras buscar «bajo las piedras», se logró contar con un núcleo de 25, la mayoría civiles (16).

(15) Siete cabrias de una potencia elevadora de entre 25 a 100 t, un buque de salvamento (*Catillo de Arévalo*), un remolcador de 500 caballos de potencia (*Argos*), tres remolcadores menores más (el *Ataca*, *Besós* y *Setanti*) y un pesquero equipado con compresores.

(16) Algunos empezaron como civiles y luego se incorporaron a la Armada, como Tomás Rodríguez Cuevas, que comenzó su labor en la Comisión de Valencia y en 1943 ingresó en la Escuela de Buzos. De los buzos de la Armada podemos destacar la labor que desarrollaron el oficial tercero Pablo Rondón Soriano y los de 1.^a clase Pedro Nieto Vázquez y Agustín Alburquerque García.

Toda esta organización y los problemas que representaba la magna tarea fueron plasmados por Santomá en una Memoria que envió al Estado Mayor el día 31 de mayo de 1939. A partir de esa fecha, las solicitudes de Santomá (a través del Estado Mayor) de información sobre el personal y medios disponibles a todas las comandancias generales fue constante.

Pero como decíamos, no todo el trabajo fue de recuperación. En muchas ocasiones extraer los restos de los buques era también importante, tanto que no está demás que recordemos que la Orden de 15 de noviembre de 1943 dispuso que la chatarra que la Armada no reutilizara fuera enviada a la industria siderúrgica nacional, debido al aislamiento internacional que sufría nuestro país y que impedía la importación de casi todo.

A 31 de diciembre de 1940 se había salvado un total de 95 buques, y tan solo faltaban por rescatar 18. El propio jefe del Estado, el general Francisco Franco, en su discurso de diciembre de ese año, halagaría la labor de la Comisión, lo que hizo que el Estado Mayor de la Armada ordenara editar al año siguiente un libro conmemorativo de lujo en el que se describían los salvamentos más notables, con gran profusión de fotografías.

Si bien en 1941 los puertos españoles quedaron limpios, se decidió mantener la Comisión con objeto de no perder la experiencia adquirida y emplear sus medios en auxiliar a entidades privadas que lo deseasen, viendo una oportunidad de negocio en la explotación de la actividad de rescate de buques siniestrados.

No fue extraño pues que al año siguiente Santomá fuera nombrado miembro del primer Consejo de Administración del Comisariado Español Marítimo en calidad de vicepresidente. Recordar que esta entidad tenía como función:

«... la organización, administración y explotación de cuantos servicios puedan convenir a armadores, cargadores, receptores y aseguradores y, en general, a todos los interesados en el comercio marítimo, especialmente en lo referente a la información y vigilancia de las operaciones propias de éste y la gestión de asuntos de interés común.»

Y no pasaría mucho tiempo para que aquel saber se empleara de forma práctica, pues en 1943 el Comisariado gestionó el salvamento del buque *María Luisa* (17).

Pero no solo la labor de la Comisión se desarrolló en aguas peninsulares, sino que también extendió su ámbito a diversos puntos del continente africano. Así, por ejemplo, se reconoció en Guinea, cerca de Bata, a la motonave *Fernando Poo*, y en Argelia a la *Cabo Santo Tomé*, cuyo rescate presentaba

(17) Otro salvamento, encargado al Comisariado y realizado por el equipo de salvamento Santomá Rondón en 1960, fue la puesta a flote del elevador *Tinto*.



El destructor *Císcar* en su cama en la bajamar del día 14 de febrero de 1938.

muchas dificultades, si bien en las playas próximas a Orán sí se logró rescatar a varios pesqueros españoles que se encontraban varados.

De hecho, años más tarde, el propio Santomá viajó a Guinea con objeto de estudiar las posibilidades de salvamento del paquebote militarizado francés *Pierre Loti* (18), que se encontraba semihundido en Corisco desde que el 2 de septiembre de 1943 su capitán decidiera embarrancarlo antes de que lo hundiera un submarino alemán.

Como todo tiene su final, el Decreto de 11 de marzo de 1955 disolvió definitivamente la Comisión, con un balance impresionante: un total de 123 buques devueltos al tráfico marítimo o, lo que era lo mismo, 200.000 toneladas de arqueo.

La Comisión «Suanzes»

Es admitido por los distintos historiadores que han tratado este viaje a la Alemania nazi que esta Comisión representó el punto de partida de todas las negociaciones que a partir de ese momento se entablaron con los germanos

(18) Este buque inicialmente fue encargado construir por la Compañía Rusa de Navegación y Comercio a la firma escocesa John Brown & Company Ltd., de Clydebank. Construcción número 420 del astillero, fue puesta su quilla el 1 de octubre de 1912, botado el 20 de septiembre de 1913 y entregado el 10 de diciembre de ese mismo año. De 115,82 m de eslora y 15,84 de manga, desplazaba en rosca 5.146 toneladas. Su máquina era de triple expansión, de 788 caballos de potencia, que le ofrecían un andar de 15 nudos. Declarada la Primera Guerra Mundial, fue requisado por el Gobierno ruso para operar como crucero auxiliar en el mar Negro. Tras la Revolución tomaría el nuevo nombre de *Aviador*, siendo apresado por los franceses en diciembre de 1918. Después de la guerra se cedería a la Compagnie des Messageries Maritimes, donde de nuevo se le volvería a cambiar el nombre por el definitivo de *Pierre Loti*.

para la compra o cesión de material naval durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial.

La Comisión, presidida por el entonces coronel de Ingenieros Juan Antonio Suanzes Fernández, y de ahí que se haya conocido informalmente por uno de sus apellidos, estuvo compuesta por el capitán de navío Francisco Regalado Rodríguez, el capitán de fragata Pablo Suanzes Jáudenes, el teniente coronel del Cuerpo de Artillería de la Armada Manuel Bescós (de la Sierra) y por Santomá, que tuvo que hacer un paréntesis en su dirección de la Comisión de Salvamento de Buques.

Recibidos a su llegada a Berlín el día 5 de junio de 1940 por el jefe de la Kriegsmarine, almirante Erich Raeder, en la sede de la Embajada española, todo fueron buenos deseos en el sentido de apoyar técnica y materialmente a la Armada en su labor de reconstrucción. Seguidamente se entrevistaron con el contralmirante Werner Fuchs, jefe del departamento de Construcciones Navales, que les informó de las órdenes que había cursado para que pudieran visitar a varios astilleros, periplo que hicieron en cinco días de la siguiente manera:

- El día 6 visitaron la casa constructora Oderwerke AG en Stettin para ver los dragaminas que allí se estaban realizando.
- El 8 llegaron a los astilleros F. Krupp Germaniawerft AG en Kiel, donde examinaron los trabajos en los submarinos.
- El día 10 por la mañana ya estaban en Bremer Vulkan-Vegesacker Werft, de Bremen, donde quedaron muy impresionados por el uso de la soldadura eléctrica continua en los sumergibles del *Tipo VII*.
- Como colofón a tan febril itinerario, ese mismo día por la tarde les dio tiempo a acercarse a los astilleros Lürssen Yacht und Boots Werft, donde se hacían lanchas rápidas torpederas, y a Abeking & Rasmussen, que se encontraban trabajando en la ejecución de dragaminas de madera.

De vuelta a Berlín, recorrieron las diferentes fábricas de material militar, estableciéndose tras ello los primeros contactos formales para la adquisición de patentes para submarinos, minas, minadores, lanchas torpederas y distintas piezas de artillería.

El día 21 la comisión se dio por finalizada, regresando a España sus miembros cargados de todo tipo de planos y licencias de fabricación, como las del submarino *Tipo VII*, los dragaminas *Tipo 35* y *40*, lanchas torpederas *S* y rastreadores tipo *R*.

Fruto de aquel provechoso viaje fue, por ejemplo, la construcción en nuestro país de los dragaminas clase *Bidasoa*, si bien la derrota de Alemania en la guerra y el aislamiento al que se sometió a nuestra nación, que padecía carencias graves en su industria en general, y en la naval en particular, hicieron que



Luis Santomá con los galones de teniente coronel de Ingenieros. (Foto: familia Santomá).

los demás proyectos, como la realización de los submarinos, quedaran paralizados *sine die*.

Últimos años en la Armada de la posguerra

En 1941 Santomá ascendió a coronel, y al año siguiente recibió la cruz al Mérito Naval de 3.^a clase. Pasó a la Reserva (supernumerario) el 30 de junio de 1948, para servir, como señalamos al principio, en Marina Mercante en el puerto de Barcelona.

En 1957 dirigió su último salvamento con el uniforme del botón de ancla —el del vapor *María R.*, que se había hundido en diciembre del año anterior al salir del dique flotante del puerto de la Ciudad Condal—, pues en 1958 se dispuso su retiro de la Armada en virtud de la Orden fechada el 11 de diciembre de dicho año (*Diario Oficial de Marina*, núm. 282).

Fue caballero de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y caballero de primera clase de la Orden del Mérito Naval.

Como hemos visto, Santomá dedicó gran parte de su vida a innovar y desarrollar la difícil técnica de salvamento de buques, aspecto que, aunque pudiera ser considerado por los neófitos de menor entidad que el diseño y realización de nuevas unidades, en aquellos difíciles tiempos de la posguerra tuvo una importancia capital para que el país recobrara su pulso comercial y, por ende, industrial.

BIBLIOGRAFÍA

- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol. Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada (1914-1932)», en *Revista de Historia Naval*. Año. XXXIV. Núm. 133 de 2016.
- BALLESTERO, Alfonso: *Juan Antonio Suanzes, 1891-1977: la política industrial de la postguerra*. LID Editorial Empresarial. Madrid, 1993.
- ESCUADRA, Alfonso: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine. Marineros españoles en la Armada alemana (1942-43)*. Fundación Don Rodrigo. Madrid, 1998.
- HERRERA GONZÁLEZ, Joaquín; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Armada Española de la posguerra en imágenes. Los destructores, 1.ª parte*. Librería Robinson. Madrid, 2019.
- IVARS PERELLÓ, Juan; RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *Historia del Buceo, su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1987.
- MOLINA FRANCO, Lucas: «La ayuda militar alemana a España, 1939-1945». Tesis doctoral. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando; MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-39*. Edición de los autores. Madrid, 1998.
- VV. AA.: *Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques*. Barcelona, 1941.
—*Puerto de Gijón en la Guerra Civil*. Autoridad Portuaria de Gijón, 2004.

Botadura de la corbeta *Vencedora* el 27 de abril de 1979.
(Fotografía facilitada por Raúl Villa Caro).

