

VIDA Y OBRA DE JAIME JANER ROBINSON

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



L nombre de Janer es muy recordado en la Armada desde hace muchos años, pero aparte de que renovó el tiro naval y sus fechas de nacimiento y muerte, pocos son los datos concretos conocidos, pese a algunos recientes y meritorios recuerdos en esta misma REVISTA. Nos proponemos hoy dar una rápida reseña de su vida y obra.

Primeros años

Nace en Savannah (Georgia, Estados Unidos) hijo de Federico Janer y Macías, cónsul de España en esa ciudad, y de Ana Robinson, ciudadana norteamericana hija de emigrados irlandeses. Bautizado con los nombres de Jaime, Federico y Adolfo en la catedral de Nuestra Señora del Perpetuo Socorro el 24 de septiembre de 1884. Tuvo dos hermanas.

Ante los continuos cambios de destino del padre (Liverpool, Túnez, Lisboa, etc.), la familia, dirigida por la madre, se instala en Madrid con domicilio en la Plaza de la Independencia. Janer ingresa en el Instituto de San Isidro el 30 de mayo de 1893 y consigue el título de bachiller el 1 de mayo de 1897.

Desde muy niño sintió la vocación de ser marino, y por ello, incluso después del Desastre del 98, que le dejó consternado, decidió ingresar en la Escuela Naval, lo que consiguió el 1 de mayo de 1899 tras dura preparación para las oposiciones.

Su vocación

Su ilusión declarada era no solo contribuir con todas sus fuerzas al renacimiento de la Armada española tras la derrota, sino hacerlo además precisamente en los aspectos científicos y técnicos. Una de las más amargas sensa-



Una estampa levemente informal de Janer. (Cortesía de Jaime Jaquotot Janer, nieto del gran marino).

como Isaac Peral, José Luis Díez, Fernando Villaamil o Joaquín Bustamante, ejemplos y precedentes que siempre estuvieron muy presentes en la mente de Janer. Pero además, lo que quisieron todos aquellos marinos ilustrados no fue solo dotar de nuevas y poderosas armas a su patria, sino contribuir con sus estudios al desarrollo general del país: y si Jorge Juan fue el introductor en España de cosas tales como las máquinas de vapor, es de destacar que los citados del siglo XIX fueron los adelantados de la electricidad, diseñando y construyendo muchas de las primeras instalaciones españolas de luz, teléfono o motores eléctricos.

Por último, estaban aún muy recientes las celebraciones del cuarto centenario del Descubrimiento de América, primero que se conmemoró y con gran repercusión mundial. Aquello recordó a todos que algunas de las cosas más

ciones que dejó el 98 en España fue que parecía para nosotros imposible sacudirnos nuestro retraso industrial, científico y técnico, y que por ello ni sabíamos construir buques de guerra eficientes ni manejarlos, ni mucho menos conseguir la victoria con tan sofisticados y complejos mecanismos. Y es de notar que en este aspecto la derrota paralela del Ejército, por entonces mucho menos tecnificado, pareció por ello mismo menos ominosa.

Por otra parte, eso conectaba perfectamente con el recuerdo histórico de lo que había significado, por ejemplo, la Marina Ilustrada del siglo XVIII, con figuras como Jorge Juan, Tofiño, Malaspina, Churruca y tantos otros, que habían vuelto a poner a España en el círculo de las naciones avanzadas.

En el siglo XIX esa tradición había seguido, si bien en buena parte frustrada por diversas causas, con figuras

importantes que han realizado los españoles como pueblo a lo largo de su historia han sido precisamente por mar. Y que no es ninguna casualidad que la bandera nacional, la roja y amarilla, escogida por el ilustrado rey Carlos III, fue, antes de símbolo del país, la bandera de la Marina, combinando los rojos de Castilla y Navarra con el rojo y amarillo de Aragón, para que resaltara todo lo posible en las brumosas aguas marinas y se evitara cualquier error en la identificación de los buques. Caso que creemos único en el mundo: que sea la Marina la que dé su bandera a la nación y no la nación a su Marina.

Así que Janer, que pudo haber tenido una tan fácil como honrosa y brillante carrera de haber seguido la diplomática de su padre, siendo además bilingüe por nacimiento, pudiendo haber elegido la nacionalidad americana, optó por ser español, y marino precisamente, como uno de los mejores medios para lograr la regeneración de la patria abatida.

Estudios

A la tempranísima edad de 18 años, Janer concluyó brillantemente sus estudios en la Escuela Naval, figurando el cuarto de su promoción, con la salvedad de que el primero le llevaba más de tres años y el segundo más de cuatro, siendo el tercero solo un año y meses mayor que él. Y cualquiera sabe que en esas edades un año de diferencia supone todo un mundo de madurez intelectual y personal. Así, el 1 de marzo de 1904 era ya alférez de fragata y al año siguiente de navío, con la misma fecha.

Decidido a ampliar su formación, cursó primero en la Escuela de Torpedos de Cartagena, que le valió el título de ingeniero torpedista y electricista, pues esos estudios abarcaban tanto las armas submarinas, minas y torpedos como los explosivos y los aparatos eléctricos para operarlos. Inmediatamente después realizó el Curso de Artillería de Costa, entonces como ahora dependiente del Ejército, y en la vanguardia de las técnicas artilleras de esa época.

Un ambiente adverso

Pero las ilusiones de Janer iban a encontrar una recepción poco propicia que hubiese disuadido a otros menos decididos de seguir con sus estudios y trabajos. Por entonces muchos en España pensaban que había que suprimir la Armada por considerarla por encima de las capacidades del país, y ese sentimiento se había traducido en bastantes marinos en una actitud de baja moral, cuando no de desidia, burocracia, temor a los cambios y baja autoestima en general. España y su Armada estaban asumiendo la famosa «leyenda negra». Pero había los suficientes españoles para que no se arrojara la toalla, y entre

ellos el famoso escritor e historiador Julián Juderías, coetáneo de Janer y con el que compartió ese deseo de desmentir tantos tópicos y repetidos prejuicios sobre el carácter español. Pasemos ahora a describir sucintamente algunos de los inventos y estudios que realizó Janer en esos sus primeros años, antes de cumplir los 24 de edad.

La telegrafía sin hilos

Aunque aún hoy se debate a quién corresponde realmente la invención, no cabe duda de que fue el italiano Marconi el que logró hacerse con la paternidad del invento y con su desarrollo industrial y aplicación, tras su éxito en el primer mensaje trasatlántico de 1901.

En España la nueva técnica tuvo uno de sus primeros logros con la instalación el 5 de mayo de 1903 de un equipo en el vapor *Giralda*, yate real que había sido adquirido en Gran Bretaña poco antes del 98 para servir como crucero auxiliar en la guerra. Y poco después, el acorazado *Pelayo* y el crucero *Extremadura* intercambiaban los primeros mensajes radiados el 28 de julio de 1904. Pero una cosa es que se adquirieran aquellos nuevos y revolucionarios equipos y otra que hubiese personal adiestrado para manejarlos eficientemente y sacarles todas las inmensas posibilidades que tenían. Así que Janer, ya en 1905, no dudó en traducir una obra inglesa entonces básica, la *Wireless Telegraphy*, realmente un manual de instrucciones, al que completó con toda una descripción de la teoría, técnica y funcionamiento de los aparatos. El mérito de la obra era inmenso, como recordaba la comisión de la Armada que la examinó y aprobó, ya que entonces ni siquiera existían en castellano palabras para designar aparatos, mecanismos y operaciones, y tuvieron que ser ideadas por el propio Janer. Por ello se le concedió una Cruz del Mérito Naval pero, típico de la época, se dijo que su parte personal no era imprescindible y se pusieron problemas para su edición, aunque la consiguió finalmente en 1906. Y como faltara el personal adecuado, Janer tuvo que dedicarse en los años siguientes a revisar, reparar, probar e instalar las centrales de radio del *Giralda*, crucero *Reina Regente* y vapores de la Trasatlántica *Alfonso XIII* y *María Cristina*.

En 1912, y como consecuencia en buena medida del hundimiento del *Titanic*, se reunió en Londres un congreso internacional para regular las estaciones de radio, su uso, longitudes de onda, etc., que concluyó en la Convención de Londres de aquel verano. La delegación española se redujo a seis personas: dos funcionarios del Ministerio de Gobernación, dos militares del Ejército y dos marinos; el más joven era Janer (entonces aún no había cumplido 28 años) y el que con su saber y entusiasmo hizo que la contribución española al congreso tuviera un protagonismo especial, mucho más de lo que se podría esperar de una delegación tan corta como poco inspirada por lo general.

El torpedo dirigido a distancia

Pero las ondas de la radio pueden tener otras aplicaciones, y entre ellas la de conseguir un mando a distancia. Janer presentó a la superioridad su invento para dirigir los torpedos en marzo de 1906. Curiosamente, por las mismas fechas, el genial ingeniero e inventor español Leonardo Torres Quevedo, creador del «telekino», el primer mando a distancia (o por control remoto) del mundo, presentó un invento análogo. Por supuesto que ambos fueron rechazados por comisiones que, según se demuestra en la lectura de sus escritos, tenían serias dificultades para entender lo que habían inventado y lo que se proponían ambos genios.

Ahora, tras muchos trabajos e investigaciones, son normales los torpedos dirigidos, aunque la problemática difusión de las ondas hertzianas en el agua marina hace que lo sean por hilo, lo que parece indicar que Janer y Torres Quevedo andaban algo descaminados. Pero no hubiera sido en absoluto una pérdida de tiempo y dinero emplearlos en dichas investigaciones, de las que han salido muchos otros inventos y adelantos.

La primera dirección de tiro

Por entonces preocupaba en los oficiales más inquietos de todas las Marinas el hecho de que, pese al avance sensacional en cañones y proyectiles, que podían alcanzar más de diez mil metros, los métodos de puntería apenas habían avanzado desde Trafalgar, con lo que la distancia a que se podía hacer razonablemente blanco, y eso tras de un enorme gasto de costosísimas municiones, era de entre dos y tres mil metros. Todo se reducía a que un oficial, utilizando un telémetro óptico, calculaba aproximadamente la distancia al objetivo, y por medio de la voz o de toques de corneta transmitía ese dato a las piezas y estas ajustaban así su tiro. Cabe imaginar que entre el estruendo del combate y con blancos móviles como son los barcos (el que dispara y el objetivo) tal sistema no lograba gran cosa.

Dispuesto a dar así a su país un adelanto que podría ser decisivo en cualquier contienda, Janer presentaba el 23 de octubre de 1907 su proyecto de una dirección de tiro, con aparatos eléctricos, luces y pulsadores que permitían transmitir a las piezas con toda comodidad, seguridad y rapidez no solo los datos de distancia, sino otros imprescindibles para el tiro. Era un gran desarrollo de la idea que esbozó Joaquín Bustamante poco antes de morir heroicamente en 1898, y es de destacar que este gran marino e inventor era primo hermano de Torres Quevedo.

Janer había experimentado con todo éxito, valiéndose de materiales de fortuna aportados por él mismo o por compañeros, y con la colaboración de sus comandantes, el nuevo sistema en el *Giralda* y en el cañonero *Nueva*

España. Pero de nuevo se le negó cualquier apoyo, o se retrasó, aduciendo nimiedades como la verificación oficial de su sistema, prefiriendo los británicos, muy inferiores y mucho más caros... De nuevo la acomplejada realidad que resume la famosa frase de Cánovas ante el invento de Peral: «Si el submarino fuera cosa de importancia, ya lo habrían inventado los ingleses».

Pero Janer tuvo paciencia y supo continuar esta batalla hasta ganarla en toda la línea.

Publicaciones, matrimonio y actividades

En 1908 Janer hizo el habitual viaje de la corbeta escuela *Nautilus* a varios puertos europeos y americanos. En esta ocasión, tuvo especial significación porque el buque visitó La Habana, siendo el primer barco de la Armada que iba a Cuba desde el Desastre de apenas hacía diez años. Había más de un recelo, pero lo cierto es que la acogida y hospitalidad tanto de los cubanos como de la numerosa e influyente colonia española allí radicada no dejaron nada que desear, al contrario. Se decidió publicar un libro conmemorativo, con los discursos pronunciados en los diversos actos, artículos en prensa, etc., actuando de editor de todo ese material Janer, que escribió además un sentido epílogo en que encomiaba la hispanidad y los lazos entre ambas orillas del Atlántico. En el viaje del año siguiente, Janer escribió una memoria de la travesía, con interesantes informaciones de los países y puertos visitados, pero que pese a merecer los más favorables informes y una nueva Cruz del Mérito Naval ha quedado inédita.

También formó parte de la entonces recién creada Liga Marítima, defensora e impulsora no solo de la reconstrucción de la Armada, sino de todas las actividades marítimas españolas, desde los astilleros y el negocio naviero a la pesca y actividades deportivas. Comenzó así sus frecuentes colaboraciones en la revista de la Liga, *Vida Marítima*, y en todas sus actividades, publicando un libro de relatos de ambiente marítimo que se entregó como premio a los alumnos más aplicados en los cursos organizados por la Liga, *De terra et mare*, prologado por el almirante Auñón.

Continuó con sus artículos en la oficial REVISTA GENERAL DE MARINA, tratando los temas más variados, desde la geoestrategia al tiro naval, dedicando muchos a impulsar la necesidad para la Armada de contar con medios aéreos, tanto dirigibles como aviones, e incluso anticipando la posibilidad de aparatos de despegue vertical, así como de organización, constitución de estados mayores, etc. En total publicó, entre 1907 y 1924, nada menos que 35 artículos, muchos en realidad partes de estudios muy serios, al increíble ritmo de más de dos anuales. Y siempre defendiendo la urgente necesidad de innovaciones, de sacudirse la pereza y de avanzar en la tarea de conseguir la mejor Armada posible en todos los aspectos.

En 1910 contrajo matrimonio con Natalia Vázquez Díaz, de quien tuvo cuatro hijos: Jaime, Natalia, Carmen e Isabel. Se dice que su previsor madre le había ya preparado un matrimonio de conveniencia, pero Janer no quiso saber nada de aquello.

En 1912 tradujo del inglés y publicó el libro *Juego de Guerra Naval*, un intento de modernizar las enseñanzas tácticas y estratégicas de los marinos profesionales, familiarizándolos con los nuevos buques de guerra, sus potencialidades y servidumbres. También participó en la obra colectiva *Manual del Capitán*, libro de texto para el examen de los capitanes mercantes. El mismo año figuró en la fundación del movimiento *boy scout* en España, en cuya presidencia de honor figuraba el propio rey, las más altas personalidades del Estado y figuras como Galdós o Benavente, dándose el caso de ser el único marino y el de menor edad y graduación de todos los impulsores. Aquello confirmaba la ya anterior preocupación de Janer por la formación juvenil.

El éxito

Poco después fue destinado al nuevo acorazado *España*, primero de los *dreadnoughts* españoles, buques que llevaban su artillería principal del mismo calibre, justamente para aprovechar los nuevos sistemas de tiro y poder batir



Uno de los acorazados clase *España*, que marcaron toda una revolución tanto por su construcción como por sus modernos sistemas de tiro. (Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid).

eficazmente a sus predecesores desde distancias de más del triple que las anteriores y con mucha mayor contundencia. Entonces, y como director de tiro del acorazado, resultaron evidentes las ventajas de todos sus estudios y trabajos previos sobre las modernas direcciones de tiro, control de fuego y correcciones.

En 1913 visitó España el presidente francés Raymond Poincaré, en el marco de un gran acercamiento entre los dos países ante el común peligro alemán. El presidente y su séquito embarcaron en su más reciente acorazado, el *Danton*, que era inferior al *España* por no ser todavía un *dreadnought*. En el programa se encontraba la visita al acorazado *España*, donde un ilusionado Alfonso XIII les recibió. Las explicaciones de Janer causaron tal admiración entre los franceses que Poincaré le concedió la Legión de Honor, asombrado de que los subestimados españoles fueran capaces de superar en aspectos tan técnicos a los franceses.

Pero Janer siguió incansable con sus trabajos, publicando en 1915 nada menos que tres manuales sobre el nuevo tiro naval, e incorporando los avances y experiencias de la Primera Guerra Mundial, y su gran obra *Balística Exterior: telemetría y tiro naval*, completada con una colección de tablas para el cálculo, que fue la obra clásica durante muchos años sobre la cuestión, con una primera edición de 1919 y otra ocho años después.



El ya obsoleto crucero *Cataluña*, en el que murió en acto de servicio Janer. (Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid).

Un ya consagrado Janer recibió el encargo, tras largas propuestas por su parte, de crear una nueva Escuela y Polígono de Tiro Naval, para lo que eligió la entonces pequeña villa pesquera de Marín, en Pontevedra, que pronto se convirtió en uno de los centros más adelantados del mundo en esa especialidad, por donde tenían que pasar todos los buques de la Armada para su adiestramiento artillero. Él mismo eligió los terrenos, dirigió las obras y se ocupó de todos los detalles, dando un gran impulso a la localidad, que le mostró su más cordial agradecimiento en muchas ocasiones.

Mientras, seguía con sus estudios, con viajes por Europa para completarlos y adquirir los mejores equipos existentes e integrarlos en su sistema de tiro, no dándose nunca por satisfecho con lo logrado y apuntando siempre más alto. Fruto de esa labor fue su libro culmen, *La estereofotogrametría y su aplicación a la calibración de la artillería*, donde desarrollaba esos nuevos métodos, aparecido en 1922.

La muerte y el reconocimiento

Aunque apenas lo hayamos consignado, toda esta labor se realizó entre continuos destinos a bordo de los buques de la Armada, mandando alguno de los torpederos durante años. A todo esto había ascendido ya a capitán de corbeta.

Pero la guerra ardía en Marruecos, especialmente tras el Desastre de Annual de 1921, y Janer fue destinado al viejo crucero *Cataluña* como tercer comandante, y pese a oponerse a la aventura marroquí, que tantos recursos y atención detraía de la necesaria reconstrucción de España, pese a sus cuatro hijos y a que un compañero había renunciado al destino alegando justamente cargas familiares, Janer aceptó el destino. Pero en él le llegó su final frente a M^{Ter}, cuando el viejo crucero fue alcanzado por el disparo de un cañón marroquí emplazado en la costa, que le mató instantáneamente y causó otras graves bajas a la dotación el 3 de marzo de 1924, cuando no contaba aún cuarenta años de existencia.

En veinte años de servicios casi exactamente cumplidos, desde su nombramiento como alférez de fragata a la salida de la Escuela Naval, Janer había merecido nada menos que diez cruces del Mérito Naval con distintivo blanco, varias de ellas pensionadas, además de la Legión de Honor y de la medalla de Alfonso XIII, había escrito 11 libros, y solo en la REVISTA GENERAL DE MARINA había publicado 35 artículos, el último póstumamente. Fue enterrado con todos los honores en Ceuta, mientras el Ayuntamiento de Marín, en sesión extraordinaria de 11 de marzo 1924, decidía colocar su retrato en el Salón de Plenos, poner su nombre a la avenida principal de la localidad y pedir a la Armada que trasladara sus restos al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando en reconocimiento a su gran labor y mérito.



El título de caballero de la Legión de Honor concedido a Janer por el presidente Poincaré.
(Cortesía de Jaime Jaquotot Janer).

Pero pese a algunos sentidos homenajes, como la construcción de un monumento en la misma Escuela de Tiro, las cosas se fueron dilatando. En 1943, la Escuela Naval ocupó los edificios e instalaciones de la de Tiro Naval y esta se trasladó a San Fernando.

La familia de Janer tuvo aún que soportar otra dura prueba, pues su único hijo varón, Jaime Janer Vázquez, nacido en 1911, que ingresó en la Escuela Naval en 1929 y cuyo primer destino fue en la Escuadrilla de Destruyores de Cartagena, fue asesinado como tantos otros a bordo del buque prisión *España* núm. 3 el agosto de 1936.

Tuvo que llegar 1961 para que se ofreciera plaza de gracia en la Escuela Naval a alguno de los nietos de Janer, oportunidad que aprovechó Jaime Jaquotot Janer, inaugurándose al año siguiente un busto en la Escuela de Tiro de San Fernando.

Solo en marzo de 1966, y por iniciativa del entonces ministro de Marina almirante Pedro Nieto Antúñez, que había sido profesor en la Escuela de Tiro,

se llevó a cabo el solemne traslado de los restos de Janer al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, conducidos desde Ceuta a bordo de la fragata *Vicente Yáñez Pinzón*. En la misma ceremonia se impuso una Cruz del Mérito Naval a su viuda.

Seguramente, antes de ponerse a discutir sobre la contribución de españoles a la ciencia y técnica mundiales, habría que empezar por estudiarla, pues es muy posible que por desconocida y olvidada muchos la consideren irrelevante injustamente.

Pero lo que más llama la atención de Janer es que, inasequible al desaliento, a la pasividad y ceguera de algunos y a un ambiente general hostil, supo conseguir estas mejoras y adelantos con su continuo entusiasmo, su patriotismo y su duro trabajo. Indudablemente, no fue el único, y cualquiera puede citar a un buen puñado de marinos de su época que hicieron posible el renacimiento naval español después del amargo 98, que a pesar de su brillantez y gran interés no cabe duda de que fueron inapreciables en su época, pero un magnífico ejemplo para los que, de nuevo, tenemos que afrontar tiempos duros en la Armada y en España.

Y recordar a quien corresponda que el próximo 2014 se cumplirán 130 años de su nacimiento y 90 de su honrosa muerte en acto de servicio. Aniversarios de esta índole creemos que no deben pasar inadvertidos.

BIBLIOGRAFÍA

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Jaime Janer Robinson: Ciencia y Técnica para la reconstrucción de la Armada*. Ediciones Navalmil, S. L. Madrid, 2012. Introducción del almirante Marcial Gamboa, prólogo del capitán de navío Ángel Liberal, 141 pp.