

REFLEXIONES Y COMENTARIOS, ACASO EXTEMPORÁNEOS, DE UN SUBMARINISTA RETIRADO

Mariano JUAN FERRAGUT



Introducción necesaria



RÁ para el medio siglo que el autor de estas líneas se incorporó al Arma Submarina. Fue el 10 de enero de 1966, día en que me presenté al jefe de la Flotilla, el legendario capitán de navío don Óscar Scharfhausen Kebbon, para efectuar el Curso de Aptitud (entonces no era Especialidad) de Submarinos. En esas unidades he servido muchos años en todos los empleos, desde alférez de navío (el único de la Escala Superior destinado en el *S-31*) hasta capitán de fragata. He navegado en el *G-7*, *S-21*, *S-22*, *S-31*, *S-34* y *S-35* (de estos dos últimos fui de la dotación de recogida en Estados Unidos, y del *S-34*, comandante). De capitán de fragata, en los dos años y pico que estuve de jefe de Estado Mayor, siendo los capitanes de navío comandantes de la Flotilla, sucesivamente, Cristóbal López-Cortijo, Felipe del Rey y Silvestre García, los tres fallecidos y de grato recuerdo, salí a la mar en cada una de las ocho unidades que conformaban las series *S-60* y *S-70*.

Tengo conocimiento, más o menos, de los 100 años de historia del Arma Submarina. Del primer medio siglo por libros, artículos y trabajos, así como por conversaciones con algunos protagonistas. De los últimos 50 años estoy enterado de los avatares, bien por haberlos vivido o porque he procurado, en tiempo real, mantenerme informado.

El paciente lector que haya llegado hasta aquí acaso se pregunte a qué viene tanta presunción. Pues, sencillamente, a que estoy orgulloso de haber dedicado mucho tiempo de mi vida profesional, y privada, a los submarinos, y con el mismo afán continuo en mi situación de retirado, sin llegar a ser *friki*

(según la tercera acepción del término, recientemente admitido por la RAE) de la cosa. Pero el motivo de tanta fanfarria es cautivar el ánimo del lector para que no me tache de *parvenu* o de meterme «en corral ajeno» al exponer unos comentarios y reflexiones sobre ciertos aspectos o cuestiones que, en mi modesta opinión (para muchos, la modestia es la virtud de los que no tienen otra), no han merecido la atención o no han sido enfatizados por otros autores.

Sobre Isaac Peral

No se puede afirmar que el ilustre cartagenero —aunque siempre ejerció de *cañalla*, pues desde que alcanzó fama no pisó su tierra natal— fuera el inventor del submarino, pero sí podemos proclamar que el suyo fue el más avanzado de la época. El primero de propulsión eléctrica que disparó torpedos, efectuó navegaciones en inmersión a diversas cotas y realizó pruebas en mar abierta, con unas prestaciones, en cuanto a velocidad y autonomía en inmersión, que no fueron superadas hasta bien entrado el siglo XX.

La «joya de la corona» del invento

Un aspecto que apenas se ha destacado: Peral dio a conocer su invento afirmando que había resuelto el problema de la navegación submarina gracias a su «aparato de profundidades», un ingenioso mecanismo para sumergir el barco, mantenerlo trimado y a la profundidad deseada. Pero tal «aparato», considerado la «joya de la corona» del invento —hasta que en Madrid, en presencia de la Reina Regente, no se probó su correcto funcionamiento no se firmó la orden de construcción del buque— no se ha utilizado en ninguno de los submarinos operativos posteriores al *Peral*. En general, para aquellas funciones se han venido empleando lastres y tanques especiales, timones de buceo y velocidad.

Un profesional sin parangón

Otro aspecto del teniente de navío Peral, que según mi modesta opinión no ha sido debidamente resaltado, es el de constituir un caso único en la historia naval, al acumular en su haber los siguientes hechos: concibió el submarino, lo plasmó en varios centenares de planos, muchos de los cuales él mismo delineó; viajó a varios países europeos para adquirir los materiales más avanzados de la época e incorporarlos a su proyecto; dirigió la construcción, fue su comandante, adiestró a la dotación, realizó las pruebas de mar y estableció una doctrina táctica de empleo.



Submarino *Peral*. (Foto proporcionada por Marcelino González).

También se ocupó, desde el punto de vista estratégico, de su misión y despliegue. El submarino se emplearía en la defensa de puertos y costas de la Península. Estimó que el número de submarinos necesarios era de 40, y su despliegue en Cádiz, Ceuta, Cartagena, Valencia, Barcelona, Mahón, Ferrol, Bilbao, Pasajes y Vigo, y que debían contar con estaciones eléctricas para la carga de baterías. No incluyó Canarias ni las entonces españolas Cuba y Filipinas, a pesar de que las conocía bien por haber estado allí destinado, de alférez de navío en Cuba, donde obtuvo una Cruz Roja del Mérito Naval, y de teniente de navío en Filipinas, donde mandó el cañonero *Caviteño*.

La dotación de cada submarino estaría formada por un comandante, tres oficiales, tres de la maestranza y cinco marineros. De esta forma, con 600 hombres, se completaría la dotación de los 40 submarinos. El coste total de las 40 unidades, junto con las estaciones de carga, ascendería a 12,5 millones de pesetas (al respecto, el coste del acorazado *Pelayo* fue superior a los 24 millones).

«Peralistas» y «peralófobos»

Tanto Peral como su submarino suscitaron opiniones contradictorias; mientras unos se encendieron de entusiasmo, en otros reinó la desconfianza. La

prensa tomó partido y el invento ocupó las primeras páginas de los periódicos. En general, los liberales y de izquierdas, liderados por *El imparcial*, se alinearon a favor del submarino, mientras que la prensa conservadora, en la que destacó *La Época*, estaba en contra.

La cuestión del submarino fue el tema preferente de discusión en oficinas, cafés y tertulias. Cánovas, Silvela, Romero Robledo estuvieron en contra, y a favor Sagasta, Ruiz Zorrilla, así como personalidades tan destacadas como Echegaray o Emilia Pardo Bazán. En la Armada también hubo división de opiniones: entre los «peralóforos» destacan el ministro Beránger, Concas, Chacón, Martínez de Arce, Madariaga y Ruiz del Árbol. Los dos últimos antes de efectuarse las pruebas publicaron sendos libros en los que explícitamente atacaban al submarino. Entre los partidarios, destacaron los ministros Pezuela, Rodríguez de Arias y Antequera.

Del copatronazgo de los submarinistas

El profeta Jonás es considerado el primer submarinista de la historia: permaneció tres días y tres noches en el vientre de una ballena, o gran pez, hasta que al tercer día esta le vomitó en tierra seca. Si era ballena o pez, los entendidos no se ponen de acuerdo, si bien argumentan que la estancia humana dentro de una gran ballena es científicamente posible.

Al igual que todos los que andamos por la mar tenemos por patrona a la Virgen del Carmen, el santo profeta (el 21 de septiembre es su festividad) no hubiera desentonado como copatrono del Arma Submarina. San Pablo parece que también fue del gremio, como así lo reseña en su segunda carta a los Corintios: *...nocte et die in profundo maris fui...*, que fue precisamente el lema elegido para el *Almirante García de los Reyes*, y así figuraba en las metopas de este submarino. Pero nuestra patrona (más bien copatrona) es la Virgen del Pilar.

Y para concluir este apartado, ofrecemos a los amables lectores (en especial al álferez de navío Diego Quevedo, un gran conocedor de Peral y de su invento, además de autor de varios libros de submarinos), una reseña publicada en el *La Vanguardia* el jueves 28 de febrero de 1889, en su página 2, que encontramos espigando dicho periódico en busca de otra noticia, cuyo asunto no viene al caso. La trascribimos, porque hay diversas versiones sobre el patronazgo de la Virgen del Pilar, que arrancan con la fecha de la primera inmersión del año 1890.

La reseña, con la proza ampulosa de la época, reza así: «Según leemos en un periódico de Zaragoza, el señor Peral ha escogido como patrona del submarino de su invento a la Virgen del Pilar. Con este motivo *El Diario* escribe estas líneas: “Tenemos que engarzar un nuevo diamante a nuestra imperial corona, aumentar un nuevo timbre a nuestro escudo, escribir una

página más en el libro de nuestra historia. Zaragoza, la hija predilecta de César Augusto, la sultana del Ebro, está de enhorabuena. Isaac Peral ha querido asociar a su prodigioso invento el nombre sacrosanto de la madre de todos los aragoneses. Desde hoy, la Virgen del Pilar será la patrona del futuro submarino. Su venerada imagen le servirá de escudo y de bandera”».

La tardanza en la creación del Arma Submarina

Una constante secular de la Armada: la incorporación de novedades

La Armada fue la última de Europa en tener Arma Submarina, quebrándose así una trayectoria secular en el campo de las innovaciones navales, ya que, en su historia milenaria, ha sido pionera en incorporar las unidades más avanzadas de cada época, tanto en las de esplendor como en los períodos de decadencia. Así, cuando la galera fue la reina de las batallas, tuvimos las más punteras; los galeones más perfectos, pues al fin y al cabo su origen fue español; los mejores navíos del Siglo de las Luces, y también fue español el primer acorazado en dar la vuelta al mundo. Inventamos el *destructor* y fuimos de los primeros en construir acorazados *dreadnoughts*, aunque fueran de bolsillo. El primer *Dédalo* fue pionero en operar con hidroaviones, dirigibles y globos y, después de la US Navy, tuvo la primicia de ver en su cubierta aterrizar (o *anavear*, según algunos autores) una novedosa forma de volar: el autogiro de De la Cierva. Y décadas después, el segundo *Dédalo* (ex USS *Cabot*) fue el adelantado en operar con aviones de despegue vertical (*Harrier*). Más recientemente, tanto el portaaviones *Príncipe de Asturias* —¡gran pena nos ha ocasionado su baja!, ¡era un *blanco* estupendo!— como las fragatas clase *Álvaro de Bazán* han marcado pautas entre las novedades navales de nuestros días (aclaración para los no avezados en el tema: para los submarinistas hay dos clases de buques: los submarinos y los *blancos*).

Los programas fallidos

No podemos decir lo mismo sobre la incorporación de los submarinos, a pesar de nuestros grandes precursores, sobre todo Isaac Peral. Pero, repaseemos someramente los intentos fallidos. La Liga Patriótica Española, que contaba con importantes apoyos tanto en Buenos Aires como en Montevideo, convocó en 1896 asambleas en el Club Español de la capital del Plata para recaudar fondos para otro submarino *Peral* y para adquirir un crucero que llevase el nombre de *Río de la Plata*. Como es sabido, el crucero se construyó, pero lo del otro *Peral* no prosperó. En el siglo XX, el submarino se contempló

en la mayoría de nuestros planes navales. Así, se incluyó en el fallido de Sánchez de Toca de 1902 y también en el propuesto por Ferrándiz en 1904, que tampoco prosperó. Un plan que saldría adelante fue el presentado, con el total apoyo del Alfonso XIII y del presidente Maura, en la segunda etapa ministerial de Ferrándiz, con la famosa Ley de 7 de enero de 1908, conocida por Ley de Escuadra de Ferrándiz, aprobada tras la llamada «sesión patriótica». En el debate parlamentario se presentaron muchas enmiendas, todas de tipo económico. Solamente hubo una a la totalidad, con una propuesta alternativa, presentada por Maciá, diputado por Solidaridad Catalana y excoronel del Ejército de Tierra, que propugnaba la construcción de 100 torpederos y 20 submarinos. En su exposición, dijo: «No debemos construir acorazados, porque eso es para las naciones que siguen una política imperialista, para los de política ofensiva, para las que tienen colonias que defender, para las naciones insulares; no para las naciones pobres, como la nuestra, que no tienen industria, que no necesitan esa política ofensiva, que solo tienen necesidad de defender la integridad de su territorio, que se defiende únicamente con submarinos y torpederos».

Destructores versus submarinos

La Ley Ferrándiz incluía, entre otras unidades, tres acorazados y la opción de construir tres *destroyers* (todavía no les llamabamos destructores), o bien otros tantos submarinos. Por ello, el ministro interesó del Estado Mayor sobre la conveniencia de una u otra clase de unidades. En el breve plazo de cinco días, Ferrándiz tenía la contestación del jefe del Negociado de Información, capitán de fragata Ramón Estrada Catoira —que, por cierto, con anterioridad y con el mismo empleo, fue destinado a la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA—, en cuyo informe decía: «Es, por tanto, imprescindible la construcción de los tres *destroyers* como acompañantes de los tres acorazados en proyecto, y en la alternativa de elegir entre ellos o los submarinos, a los primeros deben darse la preferencia».

El capitán de fragata Estrada justificaba que los destructores eran imprescindibles, al no construirse cruceros, necesarios para las misiones de exploración y escolta de los acorazados contra los ataques de torpederos, pues los que entonces teníamos en servicio, los cruceros clase *Cataluña* y *Extremadura*, no servían por su escasa velocidad. Pero añadía: «Mas como no puede desconocerse la importancia cada vez mayor de los submarinos o sumergibles en la defensa de puertos y costas, y, como consecuencia de esta creciente valía, la cuidadosa atención que a dichos buques vienen prestando todas las naciones marítimas... una sabia previsión nos dice que no debemos prescindir por completo, en la reconstitución de nuestra Marina, de un arma que manejada con destreza y con valor puede realizar con poco gasto un excelente servicio en defensa activa».

Un inexplicable rechazo y continuamos sin submarinos

Pero entonces volvimos a prescindir de los submarinos, a pesar de que en el mismo informe de Estrada se recomendaba «disminuir en dos o tres unidades los 24 torpederos que se han de construir y con su importe adquirir uno o dos submarinos para ir enseñando al personal...». Por lo expuesto, resulta inconcebible que la Armada rechazara el ofrecimiento de la firma británica Vickers —que había construido para Inglaterra submarinos del tipo *Holland* norteamericano—, principal socio de la Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN), el consorcio industrial elegido para las construcciones del Plan Ferrándiz, y en cuya oferta formulada para el concurso incluyó un submarino de unas 120 toneladas sin coste, o sea ¡un regalo a la Armada!

En su segundo Gobierno, Canalejas afirmó en su primer discurso en las Cortes su decidido propósito de impulsar la renovación de la Escuadra, y el titular de Marina, capitán de navío Pidal, para darle continuidad al Plan Ferrándiz, presentó un proyecto ambicioso que incluía la construcción de tres acorazados, tres destructores, seis sumergibles (de 400 toneladas de desplazamiento en superficie). Desgraciadamente el plan no prosperó por el asesinato de Canalejas el 12 de noviembre de 1912. De nuevo la Armada se quedaba sin submarinos.

Ese programa lo haría suyo el nuevo presidente del Consejo, conde de Romanones, con Amalio Gimeno en Marina y su fallido proyecto de construcciones navales de 1913, que incluía ocho submarinos. Dos días después de ser presentado en las Cortes, caía el Gobierno, y otra oportunidad malograda. España seguía sin submarinos.

El almirante Miranda y su acertado cambio de rumbo

El vicealmirante Miranda, en su primer periodo de ministro de Marina, elaboró un programa de nuevas construcciones que era una continuación del de 1908. Incluía dos acorazados, dos cruceros rápidos y tres sumergibles. Fue presentado a las Cortes en mayo de 1914, pero apenas tres meses después estalló la Gran Guerra y, mientras crecía la expectación mundial ante la que parecía inevitable gran batalla, entre la masa de acorazados de la Grand Fleet británica con los de la Hochseeflotte germana, el decisivo combate no se producía. Pero bien pronto fueron conocidos los reverses sufridos por los acorazados, tanto los hundidos en los Dardanelos como los destruidos con gran facilidad en los combates de las Coronel y las Falkland. Al mismo tiempo, irrumpió en escena el submarino, con el espectacular hundimiento de los cruceros acorazados británicos *Aboukir*, *Hogue* y *Cresy*, víctimas de los torpedos alemanes del *U-9*, que revelaron al submarino como un arma eficaz y barata al alcance de las marinas modestas.



Almirante Augusto Miranda. (Foto: archivo RGM).

A la vista de la nueva situación, Miranda canceló la construcción de acorazados y elaboró un nuevo programa, en el que predominaban fuerzas ligeras de superficie y sobre todo abundaban los submarinos. El rey Alfonso XIII firmó, el 17 de febrero de 1915, la llamada Ley Miranda, que incluía, además de cuatro cruceros rápidos, 28 submarinos, especificando que «se contratarán a medida que vayan a construirse inmediatamente en los siguientes grupos o series, que para los submarinos serán en: cuatro series de seis y uno de cuatro. En cada una de las series se aprovecharán los progresos alcanzados por la industria naval». Acertadamente, Miranda introdujo en el texto de la ley un artículo adicional, que decía: «Se auto-

riza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta ley hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento. Se le autoriza asimismo para organizar el servicio de los submarinos...».

Con gran retraso el Arma Submarina da avante

El Arma Submarina acababa de nacer. La primera unidad, construida en Estados Unidos, llegó a Cartagena el 26 de abril de 1917. Resaltemos que desde que se aprobó la construcción del *Peral* —al que la Armada no le asignó nombre— hasta que tuvimos el primer submarino transcurrieron 30 años. ¿Cómo se puede justificar tal retraso? Si repasamos las circunstancias que rodearon el tema, más bien fueron propicias para que se creara el Arma Submarina, solamente había que mirar en rededor y ver qué ocurría en otras marinas. Quizás nos plegamos al pensamiento estratégico británico, reticente a la proliferación de esas unidades, al igual que medio siglo después nos

sometimos al americano, como más adelante comentaremos. Tal vez nos faltó el hombre adecuado para tal empresa y, hasta que el almirante Miranda no cogió el toro por los cuernos, pecamos de pusilánimes. Por ello, nos extraña el poco protagonismo que se le está dando al de Archidona, mientras seguimos insistiendo en los *precursores* (dos nuevas y magníficas obras que los tratan han visto la luz: una el pasado año, de Diego Quevedo, L. Pazos, C. Castro-viejo y A. Anca, y otra, muy reciente, de Agustín R. Rodríguez González).

Panorama internacional submarinista de la época

No le faltaba razón al capitán de fragata Estrada, en su mencionado informe, al afirmar la atención que todas las naciones marítimas prestaban a los submarinos. En Francia, en 1899 el ingeniero Laubeuf botó su *Narval*, de 200 toneladas, que además del motor eléctrico contaba con una máquina alternativa de vapor, que pronto sería rechazada por el terrible calor que desprendía, inaguantable para la dotación (el vapor renacería medio siglo después, paradojas de la vida, para la propulsión de los nucleares). Dicha máquina de petróleo, también se utilizaba para la carga de baterías, naciendo así el llamado submarino autónomo. Al año siguiente, la US Navy, después de adquirir un modelo presentado por John P. Holland, irlandés residente en Estados Unidos, le encargó siete unidades más grandes, con un motor de gasolina (debido a su volatilidad, en 1909, se adoptó el motor diésel), alcanzando tal éxito que hasta el Almirantazgo británico solicitó, en el año 1900 de la firma Holland americana, licencia y planos para construir una primera serie de cinco submarinos. Y en Alemania, otra nación reticente con el Arma Submarina, sería un antiguo colaborador de Laubeuf, el ingeniero español de apellido francés D'Equerville-Montjustin, el que proyectó el primer submarino alemán, el *U-1*, que fue botado en los astilleros de la Krupp de Kiel, en 1906.

Italia destacó por sus innovaciones, en especial por las medidas de seguridad, una de las principales preocupaciones de entonces, con el *Delfino* (1902), los *Glaucos* y la clase *Medusa* (ya con motores diésel), diseñados por el ingeniero de la Marina italiana Cesare Laurenti y construidos por la empresa Fiat-San Giorgio de la Spezia, que con sus sucesivos modelos alcanzaron fama mundial, siendo adquiridos por Rusia, Gran Bretaña, Japón, Brasil, Portugal, Dinamarca, Estados Unidos y hasta se llegó a exportar un modelo a Alemania.

Rusia, en 1903, echó mano de todo lo que había en el mercado, adquiriendo modelos americanos *Holland* y *Lake*, y *Krupp* de Alemania. Todos eran de tipo costero y se enviaron troceados a Extremo Oriente en el Transiberiano y montados en destino, sin obtener ningún éxito en la guerra ruso-japonesa (1904-1905). En Japón los consideraban como buques ofensivos de alta mar, siendo el modelo elegido para la misma guerra un *Holland*, del cual se encargaron cinco unidades a Estados Unidos.

El Arma Submarina de las marinas del mundo según el Fighting Ships

Al respecto, hemos copiado literalmente del anuario *Fighting Ships*, fundado y editado por Fred T. Jane, correspondiente al año 1913, los siguientes datos de submarinos de las marinas de guerra de las grandes potencias, que tal como se especifica están ordenadas *in order of strength*:

«1.^a Británica: 76 + others british submarines; 2.^a Alemana: 24 + 6 Submarines (Untersee boote); 3.^a Norteamericana: 39 + 8 Submarines (others pro.); 4.^a Japonesa: 12 + 2 Submarines; 5.^a Francesa: 80 + 12 Submersibles & Sousmarines; 6.^a Italiana: Submarine Flotilla (*Batelli Sotomarini*) (no especifica el total, nosotros hemos sumado 14); 7.^a Austro-Húngara: ? + 6 Submarines; 8.^a Rusa: 13 + 1 Baltic Submarines, 12 Siberian Flotilla, 11 submarines (*Black Sea Flotilla*).»

Al resto de las marinas del mundo las denomina *Coast Defence Navies*, y a las europeas las clasifica en dos grupos (en este caso, no ofrecemos copia literal): las del Norte de Europa: sueca, cinco submarinos; noruega, uno; danesa, siete; holandesa, ocho submarinos. Y las marinas del Sur de Europa: española, -ss; portuguesa, un submarino; griega, dos; turca, tres. Para las marinas búlgara y rumana, prácticamente simbólicas, no hace ninguna mención a submarinos. Destacar que para la Armada española, bajo el epígrafe *Submarines*, incluye el texto siguiente: *3 de 600 Tons, to be built at Cartagena 1913-1914*. Al respecto, suponemos que al prestigioso anuario le llegaría alguna información de algún plan que no prosperó. Para las otras marinas, incluidas las de las ocho grandes potencias, señala los tipos de submarinos en servicio, predominando los *Holland*, seguidos por los *Laurentis* y, a más distancia, por los *Laubeuf*, *Krupp*, *Lake*, etcétera. (Una aclaración: me he decidido a reseñar los datos del famoso anuario británico de 1913 porque muchos autores dan en vísperas de la Gran Guerra, o sea al año siguiente, cifras distintas, incluso dispares, como es el caso de Francia, a la que asignan el segundo puesto, con 40 submarinos, precedida por Gran Bretaña con 75 unidades. ¿Y por qué no ha consultado usted el correspondiente a 1914? Sencillamente porque de los anuarios existentes en mi biblioteca, un ejemplar de 1913 es el más cercano a esa época.

Los submarinos en la REVISTA GENERAL DE MARINA

Otra fuente de información sobre submarinos, desde el inicio del siglo XX hasta la creación del Arma, nos lo proporciona la REVISTA GENERAL DE MARINA (al alcance de todos los españoles, oficiales de Marina por supuesto, al ser entonces obligatoria la suscripción) con una veintena de trabajos publicados. En ellos, además de seguir las vicisitudes de los submarinos —especialmente

de las dos primeras potencias navales de la época, Gran Bretaña y Alemania, contrarias ambas a su proliferación, por ser este tipo de buque el arma del débil—, asistimos al gran debate que suscitaba su empleo: unidades para la defensa de puertos y costas o para operar en altamar. En la Armada, oficialmente todavía imperaba la misma idea que tenía Isaac Peral para la defensa de puertos.

Pero en el cuaderno de abril de 1913, nuestra REVISTA publicó un interesante y extenso trabajo del entonces teniente de navío submarinista de la US Navy C.W. Nimitz, que por su actuación en la Segunda Guerra Mundial se convertiría en el más afamado y prestigioso almirante de la historia de aquella nación, en el que se insistía por dónde iban los tiros. En él se analiza, entre otros muchos aspectos, las diferencias entre submarinos y sumergibles, concluyendo que si se quiere obtener escuadrillas de submarinos de alta mar, será necesario adoptar el tipo de sumergible. Y a efectos tácticos, los submarinos deben dividirse en tres categorías: para la defensa de puertos, pone de ejemplo la bahía de Manila; para defensa de costas, cita las dos costas del canal de Panamá, y submarinos ofensivos de alta mar.

Velocidad táctica y velocidad estratégica

Señalar que entonces a la velocidad en inmersión se la adjetivaba de táctica, y a la de superficie de estratégica, y así constaba en varios de la veintena de artículos en los que se trataban los aspectos más destacados de lo que estaba ocurriendo, abundando los que se referían a Inglaterra, líder del pensamiento naval de la época, sin olvidarse del submarino francés *Goubet*, los submarinos en Extremo Oriente, en la Marina Imperial austro-húngara, los *Holland* y *Lake*, submarinos o sumergibles, etc. Los autores de algunos artículos eran oficiales de la Armada, otros traducidos de otras revistas profesionales, destacando los de Juan M. Tamayo Orellana, Ricardo Ferrándiz Moreno y Manuel García Velázquez, los tres procedentes de la Escuela Naval Flotante. En fin, proporcionaban la suficiente información para conocer el «estado del arte» y decidir en consecuencia lo que no se resolvió hasta que el vicealmirante Miranda se hizo cargo del mando de la Armada.

La influencia americana en nuestra Arma Submarina

Datos y cifras para un centenario

A lo largo de los 100 años de existencia, el Arma ha contado con 35 submarinos; no incluimos los cuatro de asalto por ser unas unidades experimentales que apenas desarrollaron actividades operativas, e incluso dos de ellas no

llegaron a figurar en la Lista Oficial de Buques de la Armada (LOBA).

Treinta y cinco submarinos a lo largo de toda una centuria es, evidentemente, un número reducido. Al respecto, recordemos que el Programa Naval del Movimiento contemplaba la construcción de 50, pero eran afanes de otros tiempos, cuando se esperaba el resurgir del Imperio por los caminos del agua salada.

Pero retornemos a la realidad de los hechos: de los 35 submarinos, 23 se construyeron en España, todos en Cartagena. Respecto a la docena restante, la mitad fue construida en Estados Unidos, cinco en Italia y uno en Alemania. En cuanto al número de unidades que anualmente han formado la Flotilla, solamente en la década 1927-1935 su número fue de dos cifras, alcanzando el máximo de 14 unidades en el bienio 1930-1931. El nadir de la flotilla ocurrió en el año 1972, con dos submarinos. Actualmente contamos con tres, la misma cantidad que había en 1971.

Pero centrémonos en lo que hemos anunciado en el epígrafe: la «americanización» de nuestra Arma Submarina. De los 35 submarinos, 20 han sido más o menos *americanos*, bien porque seis de ellos fueron construidos en aquel país, 12 fueron modelos norteamericanos y dos fueron modernizados con equipos y apoyo técnico de la US Navy.

Ya vimos cómo el artículo adicional a la Ley Mirada facultaba al ministro de Marina para adquirir por gestión directa cuatro submarinos. Aunque los que han tratado el tema argumentan que las gestiones se centraron en Italia y Estados Unidos, porque eran los dos países constructores que no eran beligerantes de la Gran Guerra, opinamos que si ese conflicto no se hubiese producido los elegidos habrían sido probablemente los mismos.

La elección de las primeras unidades

En todo caso, Miranda no se demoró en la elección, y dos meses después de aprobarse la ley, a mediados de abril de 1915, se firmaba con el representante en España de la Fiat-San Giorgio el contrato del primer submarino, y al final de dicho mes se concretaron los otros dos. Los tres eran de la Clase *F Laurenti*, muy seguros, aunque de escaso porte, 265 toneladas, pero muy adecuados para ser utilizados como buques escuela. El ministro consiguió, a mediados de 1916, la cesión de las tres últimas unidades que se estaban construyendo para Italia. Los dos primeros, el *A-1* y el *A-2*, recibieron los nombres de *Narciso Monturiol* y *Cosme García*, mientras que el *A-3* nunca llegó a tener nombre. Se entregaron el 25 de agosto de 1917 y los tres, bajo el mando de García de los Reyes, a la vez comandante del *A.1*, arribaron a Cartagena el 14 de septiembre.

Pero, unos cinco meses antes, el 26 de abril, había entrado en dicho puerto el *Isaac Peral*, construido en Estados Unidos, en el astillero de Fore River de Quincy Massachusetts, cuyo contrato se había firmado con la Electric Boat el

7 de julio de 1915, más de dos meses después del firmado con los italianos. Dicha empresa, que tendría una gran influencia en nuestra Arma Submarina, fue fundada por el irlandés John P. Holland y con el tiempo se convertiría en el más importante astillero de submarinos del mundo: la Electric Boat Company/General Dynamics, según ha escrito el almirante José M.^a Treviño, un brillante especialista en ese tema.

Para elegir el modelo, se comisionó a Estados Unidos al capitán de corbeta Fernando Carranza, quien al final recomendó el *903-L*, de 742 toneladas en inmersión, que fue el seleccionado por su reducido plazo de entrega, trece meses. Con un retraso de unos pocos días sobre el plazo estipulado se pudieron iniciar las pruebas con unos resultados altamente satisfactorios, al mejorar las prestaciones especificadas en el contrato. Después de adiestrarse la dotación, superar todas las pruebas, incluidas las del cañón, que era retráctil; a finales de enero se entregó oficialmente a la Armada. Los preparativos se apresuraron para emprender cuanto antes la travesía hacia España, al estimarse inminente la entrada de Estados Unidos en la Gran Guerra.

La escapada del Isaac Peral

El submarino, con el nombre de *Isaac Peral*, salió de New London, la casa madre del Arma Submarina norteamericana, el 26 de febrero, época poco propicia para cruzar el Atlántico Norte, bajo el mando del capitán de corbeta Carranza. Sobre dicha salida, el hijo del almirante García de los Reyes, ingeniero naval de la Bazán y que también tenía por nombre Mateo, en varias conversaciones que mantuvimos, así como en unos papeles escritos a máquina de los que me dio copia (en todas las ocasiones que el *S-31* entraba en Ferrol nos reuníamos con el hijo de nuestro fundador, bien a bordo o en su casa, en la ferrolana Plaza de España), me aseguró, en más de una ocasión, que el citado submarino en realidad se escapó de New London ante las fundadas sospechas de que podía ser incautado por el Gobierno de aquella nación.

Sea como fuese, el primer submarino que tuvo el Arma Submarina, el *Isaac Peral (A-0)*, desde el 28 de agosto de 1930, fue un *Holland*, proyecto *903-L* de construcción norteamericana. Con ese hito se abrió el camino de la cooperación entre ambas Armadas, que en su primera etapa se prolongó hasta la Guerra Civil.

Las series B y C. Seguimos apostando por los Holland mejorados

En aquel ínterin, la Armada siguió apostando por los submarinos *Holland*, y el 1 de febrero de 1917 se puso la quilla del *B-1*, primero de la serie de seis del proyecto *105-F* estadounidense, en las gradas del astillero de Cartagena de

la SECN, cuyo principal socio era la firma británica Vickers, vinculada con Electric Boat, cuyos modelos *Holland* construía para los británicos. La quilla del *B-2* se puso en agosto del mismo año. Todo parecía marchar sobre ruedas, pero la entrada de los Estados Unidos en la Gran Guerra interrumpió la entrega de materiales, ocasionando un retraso de unos seis años, pues el último de la serie no se entregó hasta 1926.

Después de dificultades burocráticas, pues el plazo de la Ley Miranda caducaba a los seis años y tras los informes del ya jefe del Arma, García de los Reyes, en los que se consideraban las opciones italianas y alemanas, se eligió de nuevo un *Holland*, el modelo *309-0*, que mejoraba en varios aspectos a la de los anteriores *B*. En inmersión desplazaban 1.142,6 toneladas, la velocidad y autonomía en superficie eran superiores, así como su cota máxima (87 metros) y el tiempo para hacer inmersión se había acordado al ser neumático el manejo de los *kingstons* y ventilaciones. Sin embargo, por montar la misma batería de los *B*, con un 50 por 100 más de desplazamiento, eran inferiores en velocidad, autonomía y maniobrabilidad en inmersión. Pero en todo caso fueron unos barcos muy conseguidos, que se podían comparar ventajosamente con otros extranjeros similares de su clase. Las quillas fueron plantadas entre julio de 1923 y enero de 1925. Su construcción duró cinco años, y el último, el *C-6*, se entregó a la Armada en septiembre de 1930.

La serie D, un defectuoso diseño español

Siguiendo con el tema de la influencia norteamericana, también nos debemos referir a los únicos submarinos diseñados y construidos en España, por lo que más adelante comentaremos, y que, a trancas y barrancas, consiguieron figurar en la LOBA. Se trata de la clase *D*, diseñada por Áureo Fernández Ávila, director de la factoría de SECN de Cartagena, en cuyo astillero se construyeron a partir de 1932, por disposiciones de sucesivos gobiernos de la República, para paliar el paro en la citada factoría. La construcción, en la que surgieron multitud de problemas de todo tipo, se demoró, y al estallar la Guerra Civil los tres seguían en gradas.

Los trabajos se reanudaron en 1940, una decisión que la mayoría de los autores consideran errónea, tanto por su obsolescencia como por sus grandes deficiencias, entre ellas la de estabilidad, que constituía un serio peligro para las dotaciones. El primero entró en servicio en 1947, y el tercero, cuya construcción estuvo a punto de cancelarse por los problemas de los dos anteriores, fue entregado a la Armada en 1954.

Los pactos con Estados Unidos y la modernización de los D

En 1953 se firmaron los acuerdos con los Estados Unidos, y parecía que ello iba a representar el viraje decisivo para modernizar nuestra fuerza submarina. Sobre el nivel de la ayuda americana, el afamado historiador Agustín R. Rodríguez ha escrito: «...estaba más de acuerdo con las necesidades y planteamientos de nuestro aliado que con los deseos españoles». Los americanos fueron a lo suyo, a que la Armada se orientara primordialmente en la lucha antisubmarina, y solamente les interesaba que tuviéramos los submarinos imprescindibles para adiestrar en ese campo a aeronaves y unidades de superficie. Y en este sentido, en el llamado Programa de Modernización de Buques de la Armada, aprobado en 1955, financiado con cargo a los créditos de ayuda norteamericana, se metieron el *D-2* y el *D-3*, desechándose el *D-1* por sus graves defectos.

Si el significado de modernizar es, según la RAE, «dar forma o aspecto moderno a cosas antiguas», efectivamente ambos submarinos fueron modernizados, pues al finalizar el largo periodo de obras parecían otra cosa, su aspecto había cambiado. Se afinaron las líneas de la proa; la torreta con la clásica balconada a popa de los submarinos del III Reich fue sustituida por una vela de líneas hidrodinámicas coronada por el mástil, no retractable, de la antena del radar; se suprimió la artillería; a proa de la vela se instaló el domo del transductor del sonar, etc. En definitiva, su nueva estampa, con un perfil más hidrodinámico, disimulaba la realidad de sus interioridades, pues si bien se paliaron los problemas de estabilidad con el rediseño de los lastres, continuaban con sus deficientes motores de dos tiempos y con unas pobres baterías estibadas escalonadamente; es decir, la procesión iba por dentro. Sobre el radar que se instaló, el SJ-1, un modelo de 1945 y el primero que montaron los submarinos americanos, el autor de estas líneas en el tiempo que desempeñó el destino de electrónica en el *S-22* (ex-*D-2*) no consiguió sacarle punta, ya que no logró obtener contactos a distancias superiores a las dos millas, siendo aún peores los alcances del sonar. El proceso de *modernización*, a cargo de la Bazán con el asesoramiento técnico americano, se prolongó unos 500 días más de lo previsto. En ese largo periodo, fueron «rebautizados»: el *D-2* se convirtió en el *S-21* y el *D-3* en el *S-22*. La Armada los recibió de nuevo en marzo y diciembre de 1963, respectivamente. Una prueba de la errónea decisión de modernizarlos es que de la treintena de unidades del programa fueron las dos primeras desguazadas. El primero, el *S-22*, en 1970 a consecuencia de una maniobra en la dársena del Arsenal de Cartagena con objeto de revirarse para salir a la mar, abordó con su popa, por fallo en el telégrafo de máquinas, a un mercante en obras en la Bazán, que se hundió con gran rapidez. De ese insólito espectáculo fue testigo presencial el autor de estas líneas, que aquella luminosa mañana cartagenera estaba, con la gola puesta, en la cubierta del *Furor* (otra «joya» modernizada) presenciando la maniobra. Para terminar con

los submarinos *D*, los únicos por ahora de diseño español, pero a la postre «americanizados», copiamos lo escrito por otro afamado navalista, Albert Campanera: «El *D-2* pasó 10 años en grada y siete en alistamiento; en cuanto al *D-3*, superó todas las marcas conocidas en el siglo xx con sus 18 años en grada y dos en alistamiento».

La reticencia de Estados Unidos en la entrega de submarinos

Mientras tanto, el tiempo pasaba y los dos ansiados submarinos modernos que se pensaba que los americanos nos iban a transferir no llegaban. Hubo que esperar seis años para que aquellas esperanzas se vieran en parte satisfechas, gracias al empeño del propio ministro de Marina, almirante Felipe Abárzuza que, poco después de tomar posesión de su cargo, giró en 1957 una visita oficial a Estados Unidos, de conformidad con lo escrito por Juan Luis Coello, gran conocedor de los avatares de la Armada de nuestros tiempos. España pretendía la transferencia de dos submarinos equipados con materiales posteriores a la Segunda Guerra Mundial, pero la US Navy ofertó submarinos en reserva y sin haberles introducido mejoras, a lo que la parte española se negó. Finalmente, en 1958, tras muchas tiras y aflojas, se acordó transferir un submarino de la clase *Balao*, que previamente sería transformado por los americanos al tipo *fleet snorkel*, sufragado con fondos de la ayuda militar. El buque elegido fue el *Kraken (SS-370)*, en reserva en San Francisco desde mayo de 1946, que fue remolcado a Pearl Harbor, en cuyo arsenal fue sometido a una profunda modernización y se nos cedió en calidad de préstamo. El 24 de octubre de 1959, tras un intenso adiestramiento de la dotación española, emprendió la travesía del Pacífico hacia España, vía canal de Panamá, con el nombre de *Almirante García de los Reyes* en memoria del que dedicó su vida a la creación, organización y desarrollo del Arma Submarina. El espíritu de nuestro fundador permanece hoy en día y se transmite de generación en generación entre los submarinistas. Don Mateo García de los Reyes, fiel a sus ideales, fue asesinado en Paracuellos del Jarama en 1936.

La llegada a Cartagena del submarino Almirante García de los Reyes

Con la numeral *E-1* y luciendo en sus aletas *A. G. REYES*, arribó a Cartagena a finales de enero de 1960. La expectación en la Base de Submarinos era enorme —con sus 2.500 toneladas de desplazamiento en inmersión, el mayor hasta el momento, y una eslora de más de 95 metros, todavía no superada— y, a medida que iba izando uno a uno los nueve mástiles retráctiles que surgían

del interior de la vela, aumentaba el asombro de todos los que habían acudido al recibimiento. Con la novedad que representaba el *snorkel* se tenía la sensación de que la modernidad acababa de llegar a la mermada y anticuada Flotilla de Submarinos, aunque todavía conservaba el anacrónico cañón de 127 mm montado en cubierta a popa de la vela, que se suprimió a finales de aquel mismo año.

La frenética actividad del «treinta y único» o el nacimiento de un mito

La actividad que llevó a cabo el S-31, su nueva numeral o marca de identificación de acuerdo con la nueva denominación implantada en junio de 1961, fue frenética. Por fin podíamos destacar un submarino a aguas extranjeras para participar en maniobras internacionales: FARON, SPANEX, FINISTERREX, etc., desempeñando su auténtico papel de submarino de ataque, mientras que en aguas nacionales seguía «mazarroneando», como se denominaba el papel de señuelo en ejercicios elementales de adiestramiento de unidades antisubmarinas. A principios de 1964 marchó a Filadelfia para realizar obras de *overhaul*, con cargo a los fondos de la ayuda americana, quedando listo en mayo del año siguiente.



El submarino *Almirante García de los Reyes* (S-31) entrando en New York, mayo de 1965.
(Foto cortesía de la Flotilla de Submarinos).

La baja del *G-7* —una avería a última hora, impidió a aquella reliquia participar en la Semana Naval de Barcelona (a la que por cierto acudieron un *Tiburón*, el *SA-51* y un *Foca*, el *SA-41*, la primera y única vez que nuestros malogrados submarinos de asalto salieron del «convento»)— y los cada vez más mermados *S-21* y *S-22* motivaron que el *S-31* se tuviera que multiplicar y estar en todas partes, empezando a recibir el mote de «treinta y único».

En Cartagena se le entregó la bandera de combate, aumentando su popularidad e integración con sus ciudadanos. Al respecto, contarles que en cierta ocasión en un *pico-esquina-chaflán* de la calle Jara, cerca de la casa natal de Isaac Peral, un vendedor de una lotería local voceaba: «¡Tengo el conejo!, ¡tengo el submarino!», y al preguntarle cuál era el número del último, me espetó, mientras me miraba con cierto desprecio: «¿Es que no lo sabes nenico?, el 31».

Los Guppys españoles

Regresemos a nuestro relato. Con una mermada flotilla, en la que el *S-31* no tenía el don de la ubicuidad y que en los periodos de mantenimiento no se podía contar con él, se solicitó auxilio a Portugal, que destacó a Cartagena a uno de sus *Daphnés* para suplir su falta en ciertas actividades de adiestramiento. Al mismo tiempo, se acudió a Mr. Marshall para salvar el bache, y en junio de 1971, por compra directa, nos hicimos con el primero de otros tres clase *Balao*, convertidos en *Guppy II A*: el *Isaac Peral (S-32)* (ex-USS *Ronquil*) en San Diego, y el 1 de octubre del año siguiente se transfirieron, en calidad de préstamo, el *Narciso Monturiol (S-33)* (ex-USS *Picuda*), en Key West, y el *Cosme García (S-34)* (ex-USS *Bang*), en New London. El *S-35* (ex-USS *Jallao*) se recibió, también en New London, en junio de 1974, y cinco años después fue bautizado como *Narciso Monturiol*, nombre que había quedado libre tras la baja del *S-33*.

Precisamente el *S-33*, que era de nuestros *Guppys* el que más buques nipones había hundido en la Segunda Guerra Mundial, fue un submarino poco afortunado bajo bandera española. Su silueta era poco airosa y por las formas de su vela fue adjetivado «el Chepa», teniendo una corta vida operativa. A su llegada a Cartagena, necesitó un largo periodo de obras, y en mayo de 1975 tuvo una seria avería con entrada de agua en los motores diésel, y ya no volvió a salir a la mar. Pero antes de pasar por las manos del chatarrero, se realizaron muchos trasplantes de sus órganos vitales a otros hermanos de la flotilla, que en cierta manera vieron prolongada su vida. Se mantuvo pues para ser «canibalizado» y en 1977 fue dado de baja.

La resurrección del S-31 y sus últimos esfuerzos

Retrocedamos en el tiempo y volvamos al *S-31*, que tras la llegada del cuarto *Guppy* se pensó que ya había navegado lo suyo y se decidió inmovilizarlo, cuando siempre había dado la cara, pues nunca fue socairero ni amigo de pedir árnica. Pero por la avería del pobre «Chepa» se le puso de nuevo en servicio, y en esta condición permaneció hasta que el 1 de abril de 1982. Fue dado definitivamente de baja, tras más de 18 años operativo de los 21 años que estuvo en servicio. Cumplió fielmente el *Ad Utrumque Paratus*, el lema de aquellos primeros submarinistas de hace un siglo, que lo sigue siendo hoy y es voluntad de todos los submarinistas que lo siga siendo en el futuro.

La retirada de los Guppys

El siguiente americano en causar baja fue el *S-34*, que a su llegada al puerto al que los de Cartago dieron nombre dio el campanazo por la acertada ocurrencia de colocar unos timones —confeccionados a bordo con alambre y papel, pintados de negro— en la vela al modo de los submarinos nucleares, prueba del buen humor de su eficiente primer comandante, Benito Chereguini. El viento frescachón que aquella mañana soplabla en Cartagena produjo que el de estribor sufriera un doblamiento hacia arriba, circunstancia que dio origen al siguiente diálogo entre los ingenieros que, desde un ventanal de la Inspección de Obras del Arsenal, presenciaban la maniobra de entrada:

- Lleva timones en la vela, como los nucleares.
- Sí —afirmó otro—, pero no son de nucleares, están doblados.
- Bueno, si los americanos los hacen así, será por algo. Ellos saben lo que hacen —replicó un tercero.

Don Cosme, «el Atómico», en los 10 años que estuvo en activo realizó más de 1.000 inmersiones y navegó más 7.000 horas en el seno de Neptuno, realizó múltiples maniobras con las marinas francesa, americana, italiana y portuguesa. Participó en el primer tránsito en inmersión de la Flotilla en el Estrecho. Estaba en Santander aquella jornada en la que unos terroristas atentaron contra el destructor *Marqués de la Ensenada*, y su timbre de honor fue la jornada en la que, a su bordo, los Reyes de España navegaron en inmersión en aguas cartageneras.

Uno de los disgustos de mi vida profesional fue enterarme, tras finalizar unas obras de cierta envergadura, de que el *S-34* iba a causar baja. Tal decisión me parecía inexplicable y, erróneamente, le eché la culpa al jefe de Mantenimiento de submarinos del arsenal, un competente submarinista y

valiente buceador, y en toda ocasión que coincidíamos le llamaba «el hombre que mató a Cosme García», rememorando el título de un famoso *western*. La última inmersión, la once mil y pico de su historial, se efectuó en aguas del cabo de Gata, la postrer música por los altavoces fue *Cuando un amigo se va* y la última proyección de cine *Murieron con las botas puestas*; y el 30 de septiembre de 1982, acompañado por el calor de toda su gente, se arrió por última vez la bandera. Al día siguiente tomé posesión de mi nuevo destino en el Estado Mayor de la Flotilla, destino provisional hasta el inicio del Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval. En ese ínterin, fui comisionado para hacerme cargo del *Tanassis*, un buque incautado por contrabando, que en pésimas condiciones permanecía atracado en Vigo. Al despedirme del jefe de la Flotilla —todavía me rondaba la cabeza la baja del 34— le dije: «Me ordenaron enterrar a un vivo y ahora me mandan a resucitar a un muerto». Y al frente de una reducida dotación de submarinistas, en la que en funciones de segundo estaba Juan Iglesias, tristemente fallecido, y de jefe de Máquinas Manolo Audiye, marchamos a Vigo. Una vez más, me equivoqué, pues aquel ruinoso mercante, que cuando izamos bandera pasó a ser el *Contramaestre Casado*, muerto no estaba, puede que mal enterrado. Han pasado 33 años, continúa en activo y es el decano de los buques, pintados de gris, de la LOBA.

Llegó 1984, y el último día de aquel año *orwelliano* fue una jornada triste para el Arma Submarina. Causó baja el *Narciso Monturiol (S-35)*, que durante seis meses fue el «último mohicano»; medio año antes el *Isaac Peral (S-32)* había corrido la misma suerte. Así se cerró un fecundo período que cubría un cuarto de siglo, que había arrancado en Hawái, donde habitan, meridiano más meridiano menos, nuestros antípodas.

La influencia americana seguirá en el futuro

La influencia americana no finalizó con el último submarino *Guppy*. Con la decisión de diseñar y construir los *S-80*, Navantia, cuyo gran mérito es su capacidad para integrar equipos y sistemas de diferentes procedencias en nuevas unidades diseñadas por sus técnicos, está en el empeño del nuevo submarino, de acuerdo con los requisitos de la Armada y que a la vez no tenga par que le haga sombra en el mercado internacional de los submarinos no nucleares. Para disponer de los equipos y sistemas más avanzados en ese campo, tuvo que acudir básicamente a Estados Unidos. Así eligió una serie de firmas americanas: Lockheed Martin, Raytheon Systems, Kollmorgen Electro-Optical, Exide Technologies, etc., para que los nuevos submarinos dispusieran del más moderno sistema de combate, los mejores sonares, sofisticados periscopios y sistemas optrónicos de último grito, capacidad para lanzar misiles cruceros Tomahawk, misiles antibuque Sub-Harpoon, etc., que no detallamos porque del *S-80* tratan en detalle otros trabajos de este número de la REVISTA.

Navantia, para solucionar el problema del sobrepeso detectado en 2013 recurrió al asesoramiento técnico de General Electric Boat/General Dynamics, con lo que los nuevos submarinos estarán más «americanizados» de lo inicialmente previsto. Tenemos pues, influencia americana para rato.

Sobre los nombres de nuestros submarinos

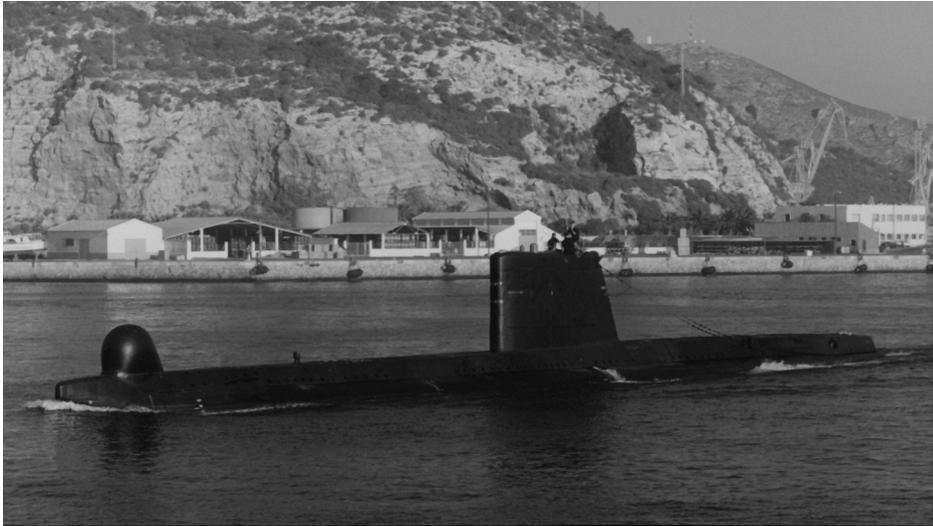
La importancia de los nombres bien puestos

Asignar nombres a los buques, aunque sea la partida más económica, por no decir de coste cero, del elevado presupuesto de construcción, no es una cuestión baladí. Ya el invicto marqués de Santa Cruz proclamó que los nombres de las galeras, si ellos solos no las hacen invencibles, si están bien puestos hacen a sus dotaciones más aguerridas y esforzadas.

La Armada en eso de bautizar a los barcos ha dado bandazos en demasía. En el siglo XVIII, con nuestra prolífica y floreciente construcción naval casi se nos quedó corto el santoral, mientras que desde que finalizó el siglo XIX nos olvidamos de él, con la única excepción de la actual fragata *Santa María*. Hemos tenido nombres para todos los gustos, algunos pomposos y sonoros: *San Juan Nepomuceno*, *Navas de Tolosa*, *Rey Francisco de Asís*, *Dédalo*, *Río de la Plata* y otros insulsos y anodinos: *Pimiento*, *Paraguas*, *Telegrama*, *Quién Vive*, e incluso unos faluchos llamados *Feo* y *Feísimo*. Por lo expuesto, bueno será que a la hora de bautizar barcos tengamos en cuenta que: el nombre no esté vacío de significado, que guarde relación con el porte y con la clase o tipo de buque e imitar a la Santa Madre Iglesia, que a nadie canoniza en vida, si se le quiere asignar el nombre de una persona, a excepción de que sea de la Casa Real. En eso de nominar nuestros barcos parece que en los últimos tiempos estamos centrando el tiro, aunque en nuestra opinión no se acertó con los de nuestros submarinos de las series *S-60* y *S-70*, si exceptuamos el nombre de *Tramonta* o el poco original *Delfín*, ya que los demás corresponden a especies marinas o vientos ajenos a nuestra cultura marítima. Tampoco nos parecen apropiados tres de los cuatro nombres previstos para la *Serie S-80*, por las razones que más adelante expondremos.

Un pez y tres cetáceos

Delfín, *Tonina*, *Marsopa* y *Narval* fueron los nombres de las unidades de los *S-60*. Se trata de tres cetáceos y un pez: la tonina, sinónimo de atún. Evidentemente se prestaría a muchas bromas llamar atún a una unidad de guerra. Se hubiera podido echar mano a otro de sus sinónimos: albacora, el



Submarino *Tonina* (S-62). (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

atún de carne blanca. Más de un país designa con tal eufónico nombre cierta clase de submarinos. En todo caso, los túnidos tienen fama de peces cobardes por estar, según dicen los pescadores, su corazón cerca del cerebro.

Sobre los cetáceos: *marsopa* tiene por sinónimo *pez cerdo*, y *narval* solamente habita en los mares árticos, si bien tiene una rica mitología, pues su diente en forma de colmillo se vendía como cuerno de unicornio, del que se obtenía un polvo con unas propiedades legendarias que no vienen al caso. El *Narval* fue, también, el primer submarino de la Marina francesa.

Un temporal y tres vientos

Galerna, *Siroco*, *Mistral* y *Tramontana* son nombres de vientos, con los que se bautizaron a las unidades de la serie *S-70*, si bien una *galerna* no es un viento. *Siroco* es un vocablo que suena a italianismo, en español siempre se ha dicho *jaloque* y en catalán *xaloc*. *Mistral* es un viento afrancesado del valle del Ródano, que pega fuerte en el golfo de León. Ha sido utilizado para nombrar a una clase francesa de buques anfibios y un sistema de misiles superficie-aire de la misma nacionalidad.

El único nombre que nos gusta de los *S-70* es el de *Tramontana*, por eufónico y español. Así designa la gente de mar española del Mediterráneo principalmente al viento del norte. Además del poético *céfiro*, tiene otros tres sinónimos

marineros: *Bóreas*, *Aquilón* y *Septentrión*. Un buen trío, junto con *Tramontana*, que hubiéramos podido utilizar para nominar a los cuatro de la *S-70*.

Lo dicho hasta aquí sobre los nombres de los submarinos es agua pasada. Vayamos a las unidades futuras, a los *S-80*, ya que si bien ya se tomó una decisión, desafortunadamente tenemos tiempo por la proa para enmendarla, si así se quisiera. Hay precedentes, como fue el caso del portaaviones *Príncipe de Asturias*.

Las razones de una propuesta

Con respecto al nombre del primer *S-80*, proponemos que se cambie el previsto de *Isaac Peral* por el de *García de los Reyes*, por dos razones. Una que cuando se iba a dar de baja al último submarino *Isaac Peral* se decidió que no era conveniente que el nombre del precursor desapareciera del Arma Submarina y, por una orden ministerial, se dispuso que a partir del 1 de abril de 1982 la Base de Submarinos de Cartagena se llamara *Isaac Peral*, y así continúa. La otra razón es debida a que, a raíz de las dificultades que presenta la construcción de esa serie, el que tenía que ser el primer submarino en servicio, el *Isaac Peral (S-81)*, al parecer será el último, y el segundo, el *Narciso Monturiol (S-82)* pasará a ser el primero.

Para la segunda unidad abogamos, sin duda, por *Almirante Miranda*, cuyos méritos para ser recordado son de todos conocidos, pues a él se debe que estemos celebrando el centenario del Arma Submarina.

Para el tercer y el cuarto submarino (algunos opinan que, por ahora, la construcción del último está en el aire), propondremos seguidamente otros nombres nuevos («¡pues claro que los tenemos!», fue mi respuesta al interlocutor que me preguntó por qué repetíamos una y otra vez los mismos nombres, «¿es que no tenéis otros?»). A nuestro entender esos personajes superan —visto por el periscopio de este submarinista retirado que regularmente acude a consulta del oculista— tanto los méritos del icario ampurdanés como los del riojano, cuyos genios inventores no discutimos. Del primero se ha dicho que para escaparse del viento tramontana se refugió bajo el agua, con su *Ictíneo*; del segundo, y sin entrar en su poco ejemplar vida privada, además ofreció su invento a Francia, aunque al parecer por patriotismo se arrepintió. Todo ello dicho por el autor de esas líneas, muy vinculado al *Don Cosme*, el «Atómico», que tuvo el honor de pertenecer a la dotación de recogida en Estados Unidos, además mandarlo, y que por ser su último comandante tuvo que ordenar, con lágrimas aguantadas, el último arriado de bandera.

Tres submarinistas al timón de la nave del Estado

Y vayamos a los nombres que proponemos, todos ellos de destacados submarinistas. Sobre todo, contamos con uno de los pocos submarinistas del mundo que llegó a ser presidente del gobierno de su país. Que sepamos solo hay un par de casos similares, el presidente de los Estados Unidos, Jimmy Carter, graduado en la Academia Naval de Annapolis, que dejó su destino a bordo de un submarino nuclear para dedicarse al negocio familiar del cultivo de cacahuetes antes de convertirse en uno de los inquilinos más desacreditados de la Casa Blanca. El otro caso, el del Gran Almirante Dönitz, al que el paranoico Hitler, en uno de sus escasos rasgos de lucidez, nombró su sucesor. En el juicio de Nuremberg fue una de las condenas más discutidas, dado que, supuestamente, mantuvo una condición estrictamente profesional, equivalente a la de los militares aliados. En este sentido, el defensor de Dönitz presentó una declaración jurada del almirante norteamericano Chester Nimitz en la que reconocía que en la guerra contra el Japón los aliados usaron las mismas tácticas de no rescatar a los náufragos.

El personaje del que nos estamos ocupando, cuyo nombre nuestros sagaces lectores habrán adivinado, es el almirante Luis Carrero, que mandó tres barcos, dos de ellos submarinos, y es el único presidente del Gobierno asesinado que no ha tenido un buque con su nombre, como sí lo tuvieron los otros tres: Cánovas del Castillo, Canalejas y Dato. Se nos objetará que por su estrecha vinculación con el régimen del general Franco la propuesta no es adecuada.

Entonces, podríamos echar mano de otro almirante, Pablo Suances, que mandó dos submarinos y por ello recibió una medalla militar. Además fue cesado del mando del submarino por el mismo Franco por torpedear en 1938 al carguero británico *Endymion*, que había burlado el bloqueo. Posteriormente, de almirante, tuvo enfrentamientos con el Mando por el asunto de los «furiets», también llamados «biscúters». El lanzado don Pablo, era paisano del jefe del Estado, y podríamos aplicarle lo de «la cuña de la misma madera». No insinuó que Suances fuese contrario al GMN (acrónimo empleado por la Benemérita al requerirle determinada información: «el interesado es adicto al GMN», para a continuación añadir una coletilla de esta guisa: «pero tiene un cuñado republicano, o un tío, que se escapó en el 36 a Francia»), sino que podríamos calificarle, como ahora se dice, de «verso suelto» del sistema o del régimen, como ustedes prefieran.

Ampliando la oferta

Otro submarinista que también llegaría a AJEMA, Rafael Fernández de Bobadilla, comandante del submarino *General Mola* y que fue recompensado con una Medalla Militar, al igual que Arturo Génova, el inventor de la célebre

boya de salvamento, que la obtuvo por su valor y destacada actuación como comandante adjunto de los «submarinos legionarios». Con respecto a los personajes propuestos, nos podrían objetar que todos ellos adquirieron fama y honores en una Guerra Civil que enfrentó a los españoles. En tal caso, podríamos recurrir a dos comandantes de submarinos que, en 1922, obtuvieron la Medalla Naval, en la guerra de pacificación del Protectorado de Marruecos: Casimiro Carre, asesinado en 1936, y Francisco Regalado, almirante y ministro de Marina.

Sea cual fuere el nombre de los futuros submarinos, alguien debería recordar que sería bueno emplear la oración especial que para el caso dispone nuestra Santa Madre Iglesia, prácticamente en desuso, y que reza así: *Propitiare domine supplicationibus nostris et benedic navem istam textera tua sancta et omnes qui in ea vehentur sicut dignatis es benedicere arcam noe ambulatem in diluvio. Amén*

Comentario final a manera de epílogo y una extensa dedicatoria

Sea cual fuere el pabellón bajo el cual los submarinistas nos sumergimos o el tipo del submarino en que lo hagamos, hay unos lazos invisibles entre todos nosotros que nos mantienen unidos como si de una gran familia se tratara. Por ello se nos ha acusado de que formamos un clan, que nuestra manera de pensar es peculiar y que nuestra personalidad, aunque algo extraña, por lo general es sosegada y equilibrada. A ello ha contribuido, sin duda, el extraño oficio que tenemos los de este gremio de pasarnos media vida dentro de un casco de acero, de la mayor calidad, aislados del campo magnético terrestre, lo que hace que nuestros cerebros estén magnéticamente en reposo y que la vida del submarinista se desenvuelva dentro de una verdadera «cámara Faraday», lo que calma los nervios y atenúa los malos humores tanto físicos como psíquicos.

El clan submarinista cree que «El que hace la calma y la tempestad» también ha creado un cielo para los submarinos buenos. Un lugar situado en los fondos abisales, custodiado por delfines, donde la capacidad de la batería es infinita y por mucho que se baje no se alcanza la cota de colapso. Nuestros submarinos, que fueron buenos y nobles como los que más, en especial los *Guppys*, allí estarán.

Nosotros, desde nuestra limitada cota, les damos nuestro adiós. No los olvidaremos.

Viene siendo costumbre que las dedicatorias se inserten antes del texto del trabajo. En esta ocasión, por tratarse de submarinistas, hacemos inmersión y nos vamos para abajo (*Take her down!* es la orden en la US Navy que da el comandante al oficial de guardia para que sumerja el barco) y la insertamos debajo del texto.

Como es conocido que para los griegos clásicos había tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los que están en la mar. Basándonos en esta sentencia helénica, dedicamos este trabajo:

- Al sargento mecánico don Manuel Rodríguez Ros, de la dotación de mi mando en el *S-34*. Murió en la mar en acto de servicio. Su vida profesional estuvo dedicada a los submarinos y por ellos entregó su vida.
- A los capitanes de navío: don Francisco Peñuelas, que tan perfectamente supo conjugar sus tres facetas profesionales, la aérea, la submarinista y la de buzo; en el submarino de su mando, hice mi primera inmersión, la clásica de las 24 horas. Don Francisco Segura, que fue mi primer comandante en el *S-31* y del que aprendí mucho. Don Pedro Pemartín de la Rocha, gran apasionado y valedor por los *Guppys*, fue mi comandante en mi segunda estancia en el *S-31*. Al contralmirante don José I. González-Aller, que tuve el privilegio de que fuera mi comandante en el *S-34*; siempre me impresionó su profesionalidad y bonhomía. A mis entrañables compañeros de promoción: Ricardo Poblaciones, por su eficacia en todos los submarinos en los que ejerció la jefatura de Máquinas, y Perico Díaz Leante, con el que coincidí en el mando de submarinos, el suyo también era *Guppy*.
- Entre los que están en este mundo, hay muchos a los que les debo agradecimiento, y para evitar olvidos solamente elegiré a un vivo —no interpreten erróneamente, queridos lectores, lo de *un vivo*, pues seguro que el aludido ya le sacaré punta, para ello está (no, va) sobrado en inteligencia, ironía y socarronería de la fetén, la mediterránea—, el vicealmirante don Julio Albert Ferrero, actualmente, y por muchos años, el submarinista más veterano. He estado a sus órdenes en casi todos mis empleos: fue mi segundo en el *Lepanto*; mi comandante en el *S-31*; mi jefe de Flotilla en mi mando del *S-34* y mi almirante en la Escuela de Guerra Naval.
- A todas las dotaciones de la Base, Escuela y Flotilla de Submarinos, en especial a las del *S-34*.
- Y a todos los submarinistas que están en la mar.