

EL SUBMARINO

José ORTEGA SPOTTORNO

Don Juan Spottorno y Bienert, mi abuelo materno, había sido general del Cuerpo Jurídico de la Armada y estaba suscrito a la Revista General de Marina. Yo me pasaba muchas tardes con él, de pequeño, en su modesto piso de la calle de Don Ramón de la Cruz, y, con esas tragaderas que se suelen tener en el camino de ida de la vida, leía y veía muchas páginas de esa excelente publicación, aunque se tratase con frecuencia de artículos técnicos que no acababa de entender. Nunca hubiera soñado que un buen día iba yo a colaborar en las páginas de la Revista de Historia Naval, que la ha continuado, honor que debo a la amable insistencia de su actual director, mi buen amigo José Cervera y Pery. Mas no siendo especialista de nada y menos de temas marineros, he escogido uno de los Relatos en espiral que preparo para un libro en ciernes, referente a aquella ilusión que tuvieron siempre todas las marinas de guerra, de navegar ocultos bajo la superficie del mar y que Isaac Peral lograría. Me atrae además la figura del gran cartagenero porque, con motivo de las pruebas de su invento, se conocieron los que iban a ser mis dos abuelos: el ya citado y el paterno, don José Ortega y Munilla, que desde El Imparcial defendería de las eternas envidias españolas a Peral, quien, como todos los descubridores, sean de ciencia o de tierras ignotas, no estaba solo.

No estaba solo ciertamente el teniente de navío don Isaac Peral y Caballero, cuando, en los años 80 del siglo XIX, concibió su proyecto de navegación submarina con vistas a su utilización en la guerra naval. En 1880 había patentado Nordenfelt un submarino de vapor que disponía ya de lanzatorpedos y, pocos años después, los franceses y los ingleses ensayaban submarinos de propulsión eléctrica, como iba a ser la aplicada por Peral. El hombre soñó siempre con poder estar en el mar como el pez en el agua, y existen numerosos testimonios de gentes que afirmaron haber visto hombres-peces, con escamas y aletas, que se sumergían y nadaban durante largas horas en el océano. El padre Feijoo —como Marañón recordó en un precioso artículo— los dio ingenuamente por ciertos, incluso el de uno de estos seres anfibios, al que vio un bajel francés cerca de Brest, que tan hombre era y “de genio tan amoroso” que quiso abalanzarse sobre el mascarón de proa que figuraba una mujer desnuda. Pero aparte estos espejismos que produce el mar, al igual que el mar de dunas del desierto —al hombre, al parecer, le deslumbran las inmensidades—, lo que no cabe duda es que el anhelo de todas las marinas de guerra fue navegar sin ser vistas, por debajo de la superficie de las aguas, desde que el buque *Turtle*, del americano Bushell, intentó, aunque sin éxito, hundir en 1776 un barco inglés en la bahía de Boston, durante la Guerra de la Independencia.

Tampoco le faltaron a Peral precursores en su propio país. El nombre de D. Cosme García Sáez sólo queda en una calle de Logroño, su ciudad natal, para no olvidar al primero que intentó en España la inmersión submarina. Hacia 1858 probó un modelo, construido a su costa y con sus ideas, con éxito según dicen. Pero no haciéndole nadie caso, dejó la patente en el Ministerio de Trabajo francés (y una copia en el Ayuntamiento de Alicante) y echó a pique su propio invento en aguas de Barcelona.

Pero el avance más importante fue el aparato de D. Narciso Monturiol, natural de Figueras, a quien ahora sus paisanos reivindicán como inventor del submarino, aunque murió pobre y olvidado. El *Ictíneo*, Como le denominó por su forma de pez, surgió en la mente de aquel idealista de extrema izquierda que era D. Narciso, al ver el sufrimiento de los pescadores de coral que se zambullían en la Costa Brava. Quería encontrar un método de pesca más seguro para estos esforzados muchachos que, algunas veces, no regresaban vivos a la superficie. Tuvo que estudiar matemáticas, mecánica y el movimiento de los mares, y acabó haciendo un barco de 7 metros de eslora, con un doble casco en cuyo espacio intermedio, lleno de agua, se almacenaba la pesca que realizaban, desde el interior, los tripulantes. El movimiento vertical se conseguía mediante unas vejigas que se llenaban de agua para la inmersión y se vaciaban para la emersión, de modo que quedaba sumergido, diríamos con el agua al cuello, hasta las escotillas de las chimeneas de ventilación. Una hélice vertical ayudaba el movimiento. Pero era poco estable y muy lento, lentísimo, su andar. El lema de su bandera decía *Plus Intra - Plus Extra*. Monturiol tuvo que emigrar por dos veces ante situaciones políticas opuestas al socialismo utópico y bienhechor que él propugnaba, lo cual retrasó la construcción del primer *Ictíneo* que pudo por fin realizar las pruebas oficiales el 7 de marzo de 1861 en el puerto de Alicante. No debieron resultar muy convincentes, a pesar de su éxito, para el ministro de Marina, o la política andaba por medio, el caso es que hizo pasar al inventor un verdadero calvario y a la postre no le prestó ayuda alguna. Sus paisanos catalanes, por reflejo nacionalista, reaccionaron entonces y proporcionaron a Monturiol los materiales y la mano de obra necesarios para construir un nuevo modelo de mayor tonelaje y con aplicaciones bélicas, que fue botado en 1866. Pero la sociedad que constituyó para llevarlo a buen término quebró y los acreedores se repartieron, como si fuera un pescado, los filetes del *Ictíneo*, desguazándolo para chatarra. No es extraño, pues, que los últimos años de su vida fueran de amargura para Monturiol, que moriría, solitario, el 6 de septiembre de 1885.

Isaac Peral no podía ser otra cosa que marino desde el momento que había nacido en Cartagena y era huérfano de un capitán de infantería de marina, muerto en Cuba. Alumno del Colegio Naval primero, guardiamarina a los 15 años, viajero en prácticas por el ancho mundo, hicieron de él un marino avezado. Como segundo comandante del cañonero *Darro* participó en la guerra de Cuba —en “la grande” de los años 70— y fue condecorado por su desembarco, con doce de los suyos, en Nuevitas, un pequeño puerte-

cillo de la Perla del Caribe, donde se había hecho fuerte una partida de insurrectos. Pero las largas calmas de que gozan los marinos le permitieron ir pensando en una nueva concepción de la navegación submarina, a cuyo perfeccionamiento contribuyó el ser nombrado profesor de física y química de la Academia de Ampliación de Marina. El año 84 tenía terminado su proyecto, los cálculos hechos, los planos dibujados y realizada una pequeña maqueta de madera que luego se perdería. No se decidía a comunicárselo a sus superiores hasta que el conflicto de Las Carolinas con los alemanes le hizo pensar lo mucho que ganaría la marina española disponiendo del submarino de su invención. El almirante Pezuela, ministro de Marina con el Gabinete Cánovas, se entusiasmó con el proyecto y estaba decidido a prestarle su máximo apoyo cuando la muerte de Alfonso XII motivó la caída del Gobierno y en su nuevo Gabinete, presidido por Sagasta, había otro almirante —el vicealmirante Béranger— al frente del Ministerio de Marina, menos encandilado con el proyecto. El tesón de Peral consiguió, sin embargo, que le dieran medios para construir en el arsenal de La Carraca el primer submarino de su nombre, que el 8 de septiembre de 1888, flotaba como un acento gris en el azul de la bahía de Cádiz.

Las primeras pruebas fueron brillantes. El submarino se sumergió varias veces y a distintas profundidades, navegó en superficie y sumergido durante más de 10 minutos, perdiéndosele de vista hasta verle emerger en el punto que se le había señalado. La prensa cubrió las experiencias telegráficamente y el entusiasmo en España fue general. Era el 17 de diciembre de 1889 y al día siguiente, cuando se conoció la noticia en Cartagena, la gente se echó a la calle dando vítores al ilustre cartagenero. El día 23 el Ayuntamiento ponía su nombre a una de las calles principales y titulaba *Barrio Peral* al caserío de “Los Molinos”, donde había nacido, nombrándole *hijo ilustre y predilecto de la ciudad*. La lectura en las Cortes de una comunicación del capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz dando cuenta de que la prueba de navegación había sido “perfecta y completa” provocó un aplauso cerrado de los senadores, en cuyo nombre el almirante Chacón hizo el elogio del inventor.

Pero pronto la serpiente de la envidia comenzó a deslizarse dejando aquí y allá el veneno de la calumnia. Una comisión técnica señaló defectos en la construcción del submarino y plumas indignas llegaron a calificar a Peral de ignorante y de plagio, incluso pidiendo su encarcelamiento. D. José Echegaray, con toda su autoridad de científico y literato, le defendió en un famoso artículo aparecido en el *Diario de la Marina* y en *El Imparcial*, pero poco a poco se le fue olvidando. Descorazonado, renunció incluso a las 20.000 libras que le había ofrecido un español de la Argentina, D. Carlos Casado del Alisal. Si hubiera vendido su patente a los alemanes, aceptando la solicitud que le hizo el gobierno de Bismarck, que él declinó por patriotismo, su invento habría surcado los mares del mundo. Dedicado a sus otros inventos menores —acumuladores, torpedos, aparatos eléctricos— murió en Berlín de un tumor cerebral en 1895. Sus restos fueron recorriendo

varios cementerios hasta descansar en el “Panteón de Hijos Ilustres de la Ciudad de Cartagena”, y una reproducción de su submarino se eleva frente al muelle de Alfonso XII, en testimonio de haber sido el que alcanzó sumergido profundidades y distancias mayores que ningún otro hasta entonces.