

PROGRAMA DE SUBMARINOS DE LA LEY MIRANDA. MATEO GARCÍA DE LOS REYES, ARTÍFICE DE SU CRECIMIENTO Y CONSOLIDACIÓN

Diego QUEVEDO CARMONA



L 20 de abril de 1887, S. M. la reina María Cristina, regente del Reino, firmaba la orden de construcción del submarino cuyo proyecto le había sido presentado meses antes, y el 7 de octubre de ese mismo año comenzarían oficialmente los trabajos de su construcción, que culminarían el 8 de septiembre de 1888, fecha en que se botaba sobre las plácidas aguas del arsenal gaditano de La Carraca el submarino torpedero del teniente de navío de la Armada española Isaac Peral y Caballero. A tan magno acontecimiento, presenciado por una multitud entusiasta, seguiría durante los siguientes meses un exhaustivo y exigente programa de pruebas de mar, que incluiría entre otras el primer lanzamiento de torpedos de la historia, que tendría lugar desde un buque totalmente sumergido. Semejante logro hacía presagiar que España iba a ponerse a la cabeza mundial en conseguir lo que otros países por aquellos últimos años del XIX también estaban intentando perfeccionar: el buque submarino. Pero ese

sueño patrio, por una acumulación de circunstancias, entre las que sobresalía la labor destructiva de muchos compatriotas, incluidos además en gran número y medida, para mayor desolación de Peral, la de sus propios compañeros de armas, se iría al traste escasamente a los dos años de su botadura, a pesar de que su inventor había logrado en ese corto periodo de tiempo superar y dejar

demostrado que se habían solventado problemas fundamentales para una nave de esas características, donde lo más relevante fue lograr lanzar torpedos en inmersión (1), sin que ello supusiera alteración de la cota, porque también había resuelto los problemas que un lanzamiento podría acarrear para el trimado de la nave, que no resultaba afectado. En consecuencia, el ilusorio proyecto de Peral tocaba a su fin, ordenándosele que hiciese inventario de todo el material referente al submarino que tuviera tanto a bordo como en los pañoles de tierra, e hiciese entrega de todo ello a la jefatura del ramo de Ingenieros del Arsenal de La Carraca, quedando entonces abandonado en el mismo lugar donde se había botado dos años antes, al considerar el Consejo Superior de Marina que «...el torpedero eléctrico sumergible ideado y construido por el Teniente de Navío don Isaac Peral no llena las condiciones que su autor prometía...».

Esa incomprensible situación provocó la lógica indignación de Peral, y supuso su baja en la Armada a comienzos de 1891 a petición propia, lo que dejaba expedito el camino a otros inventores, extranjeros todos ellos, que al poco lograrían para sus países la gloria por la paternidad de sus ingenios, que ya no tendrían la competencia del español, sobresaliendo entre todos ellos el francés Gustave Zédé con su *Gymnote* y el irlandés John P. Holland con su *Plunger*, que por esas mismas fechas probaban sus artilugios en Francia y Estados Unidos respectivamente, y cuyos frutos no se iban a hacer esperar, de modo que pocos años después surcarán los mares unidades de esa nueva, enigmática, discreta y mortífera arma que iba a ser el submarino. Así, aparte de los dos países citados, en un corto periodo de años pronto van a incorporar a sus armadas este tipo de buques Gran Bretaña, Rusia, Japón, Italia, Alemania. Mientras tanto, España, que debía haber sido la primera de esa lista, había quedado desgraciadamente fuera de ella, apeada (2) del tren de la modernidad al que luego habría de «subirse en marcha», quedando de momento, y como tantas otras veces y con tantos otros asuntos a lo largo de la historia, relegada a la triste situación de «verlas venir».

No sería hasta casi cuatro lustros después de abandonarse el proyecto de Peral, cuando se volvería a hablar de submarinos en España «sobre el papel», merced a la llamada Ley Maura-Ferrándiz (3) de fecha 7 de enero de 1908 y que

(1) La prensa francesa, cuando se hizo eco de la noticia de que Isaac Peral había lanzado con éxito su primer torpedo en inmersión total, se lamentaba de que el español ya hubiese logrado semejante hazaña, mientras que Gustave Zédé no había sido capaz de hacerlo todavía con su *Gymnote*, dedicando varias jornadas a comentar que el invento francés iba a quedar atrás respecto del español.

(2) Además, y lo que es más triste, por decisión propia de los nefastos dirigentes de la época.

(3) Realmente la política española en los últimos compases del siglo XIX y primeros años del XX vivió una época tremendamente convulsa, contabilizándose en el corto periodo de ocho

publicaría el Diario Oficial núm. 5 correspondiente al día siguiente, según la cual se construirían «tres *destroyers* de unas 350 toneladas, a 6.000 pesetas la tonelada, con armamento completo, ó tres sumergibles o submarinos de 300 toneladas a 7.000 pesetas la tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques, total, 6.300.000 pesetas».

Si bien los tres destructores (4) serían realidad pocos años más tarde, los submarinos quedaron a la espera de una segunda oportunidad, que habría de llegar cuatro años después, en 1912, cuando el presidente del Gobierno, José Canalejas Méndez, estableció un proyecto de nuevas construcciones para la Armada que contemplaba dos docenas largas de buques, a saber:

- Tres nuevos acorazados de 21.000 toneladas.
- Tres destructores de 1.000 toneladas.
- Seis sumergibles de 400 toneladas (en superficie).
- Nueve torpederos de 250 toneladas.
- Cuatro cañoneros de 1.500 toneladas.

Pero este proyecto, que pretendía que la Armada volviese a tener un determinado peso específico en el contexto mundial, se truncaría con el fallecimiento en atentado de Canalejas el 12 de diciembre de ese mismo año 1912, no siendo finalmente propuesto para su aprobación, y aunque Romanones, su sucesor, quiso que siguiera adelante, finalmente no vería tampoco la luz por lo fugaz que resultaría su gobierno.

El siguiente intento por hacer que España tuviera submarinos tendría lugar al año siguiente, 1913, cuando un nuevo ministro de Marina, Amalio Gimeno, proyectó que se construyeran dos más de los originalmente previstos, elevando hasta ocho el número de unidades, cuyas características serían las mismas ya contempladas, es decir, de 400 toneladas de desplazamiento en superficie. Pero de nuevo la caída del Gobierno hizo que este proyecto tampoco saliese adelante.

Cronológicamente el siguiente intento tendría lugar en 1914, cuando el almirante Augusto Miranda y Godoy diseña un programa de nuevas construcciones que venía a ser una continuación del de Maura de 1908 y que debatiría el Consejo de Ministros de abril de ese año 1914, siendo incluso aprobado en primera instancia por S. M. el rey Alfonso XIII, que mediante la estampación

años —que van desde la caída del Gobierno de Sagasta, en marzo de 1899, hasta febrero de 1907, en que llega a la presidencia del Gobierno Antonio Maura— la friolera de una docena de gobiernos, haciendo inviable la ejecución de cualquier proyecto por lo efímero de los plazos de tiempo que ocuparon los correspondientes ministros de Marina.

(4) Se trata de los *Bustamante*, *Villaamil* y *Cadarso* (este último pensado en llamarse primeramente *Requesens*), salidos todos ellos de las gradas de la Sociedad Española de Construcción Naval, factoría de Cartagena.



S. M. el Rey don Alfonso XIII en su despacho. Obsérvese que en la pared hay un cuadro con la foto del buque que llevaba su nombre, el acorazado *Alfonso XIII*.

de su firma el 29 de abril autorizaba a que fuese presentado a las Cortes como proyecto de ley, que firmaría Miranda poco después, el 7 de mayo y que incluía «la incorporación de 3 sumergibles, que deberán estar terminados a lo largo de 1918, cuyo coste aproximado será de unos 3 millones de pesetas cada uno, por lo que se consignan para su construcción o adquisición, 9 millones de pesetas».

A pesar de que todo hacía indicar que la adquisición de submarinos ya era por fin inminente, una vez más quedó en nada, pues si hasta ese momento la culpable había sido la política interna de los distintos gobiernos españoles, esta vez se debía a la política internacional, algo enrarecida dado que se empezaba a mascar la tragedia de lo que habría de ser la Primera Guerra Mundial, que se declararía el 4 de agosto y en la que los submarinos alemanes iban a tener un papel relevante desde los primeros momentos.

Así, apenas mes y medio después de iniciada la contienda, concretamente el 21 de septiembre de 1914, uno de los muchos submarinos con los que ya contaba Alemania, el *U-9*, al mando de un oficial que se haría famoso durante el conflicto por los múltiples hundimientos que protagonizaría a lo largo del

mismo, Otto Weddingen, en el corto intervalo de 15 minutos torpedea y hunde frente al puerto holandés de Hoek van Holland tres cruceros británicos pertenecientes a la séptima escuadra de la Home Fleet: el *Hogue*, el *Aboukir* y el *Cressi*. Pocos días después, el Almirantazgo británico confirmaba que aparte de los tres buques, cuyo valor material ascendía a 3.000.000 de libras esterlinas, sumando un total de 36.600 toneladas, había que sumar en pérdidas humanas la elevada cifra de 1.260 hombres.

Esta acción naval, todo un varapalo para Gran Bretaña, va a traer como consecuencia que el mundo entero compruebe la tremenda efectividad de los submarinos, algo que hasta ese momento solamente se suponía, siendo finalmente lo que va a hacer al Gobierno español decidirse por la anhelada y tantas veces frustrada incorporación de estos a nuestra Armada. Además, en aquellos momentos, se estaba terminando de ejecutar el programa naval de 1908 y, dado que había que dar continuidad a la actividad de los astilleros, entre otras razones para no dejar a un número importante de operarios sin trabajo, la aprobación del nuevo programa no podía ni debía demorarse. Si a ello añadimos que de la Gran Guerra ya se habían obtenido algunas conclusiones en los meses que llevaba en marcha, y que estas habían sido bien interpretadas a efectos de ajustar a la realidad las nuevas construcciones, el inicio de los trabajos estaba claro que ni podía ni debía hacerse esperar. En consecuencia, el día 17 de febrero de 1915, Alfonso XIII va a estampar su firma al final del documento que pasaría a la historia como Ley Miranda (5), en cuyo artículo 1.º rezaba:

«Con el fin de dotar a la Nación, en breve plazo, de los elementos de defensa marítima absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno a contratar la ejecución de las obras siguientes, sujetándose a los presupuestos contenidos en la Ley de 7 de enero de 1908 que no sean por la presente derogados.»



Cuadro de bronce con el párrafo de la Ley Miranda por la que se crea el Arma Submarina de la Armada y que se encuentra en la antesala del despacho del jefe de la Base, Escuela y Flotilla de Submarinos en Cartagena.

(5) El texto íntegro se publicó al día siguiente en el *Diario Oficial de Marina* (núm. 39/15).

Los distintos buques a construir sumaban una cantidad global realmente importante, pero ciñéndonos a lo concerniente a los submarinos, destacaba el párrafo que decía:

«Se construirán 28 sumergibles de los tipos y características que fijará el Sr. Ministro de Marina, teniendo en cuenta el servicio a que se destinen cada una de las unidades, incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones, y aprovisionamiento, 110 millones de pesetas... especificándose más adelante que... los buques, a excepción de los cañoneros y guardacostas, se contratarán a medida que vayan a construirse inmediatamente en los siguientes grupos o series: dos grupos de dos, los cruceros; dos grupos de tres, los cazatorpederos y en cuatro series de seis y una de cuatro, los sumergibles... apostillando que... en cada una de las series, se aprovecharán los progresos alcanzados por la industria naval.»

Con el fin de acelerar al máximo la puesta en marcha definitiva de este ambicioso programa naval, el ministro de Marina, Augusto Miranda, se permitió la licencia de introducir un artículo adicional que venía a decir:

«Se autoriza la adquisición por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta Ley, de hasta cuatro sumergibles, así como el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que habrá de dotarlos, y un buque especial de salvamento. Se autoriza asimismo organizar el servicio en los submarinos con oficiales del Cuerpo General y a reorganizar el cuerpo de Maquinistas, Contra maestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material, dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto.»

Este artículo adicional del almirante Miranda se consideró absolutamente decisivo, toda vez que gracias a ello se consiguió acelerar la incorporación de submarinos a nuestra Armada, firmándose un contrato con los astilleros norteamericanos de la Electric Boat Co., de Quincy, en Massachusetts, lo que iba a suponer la adquisición de una unidad del tipo *Holland*, complementándose con la de tres del tipo *Laurenti*, encargadas a los astilleros italianos de La Spezia, acertadísima decisión sin duda, porque de ese modo se garantizaba el nacimiento del Arma con la presencia real de las primeras unidades de manera inminente, solventando el problema que podría presentarse ante el hipotético caso de que se empezaran a demorar los plazos de construcción de las unidades previstas en astilleros nacionales.

Una vez creada la nueva Arma, aunque ya se tenía más o menos pensada su ubicación, se decidió finalmente que el lugar idóneo para albergarla fuese el antiguo edificio situado en el extremo norte del Arsenal de Cartagena, que había sido en su momento la sala de gálibos del citado Arsenal y que ahora se

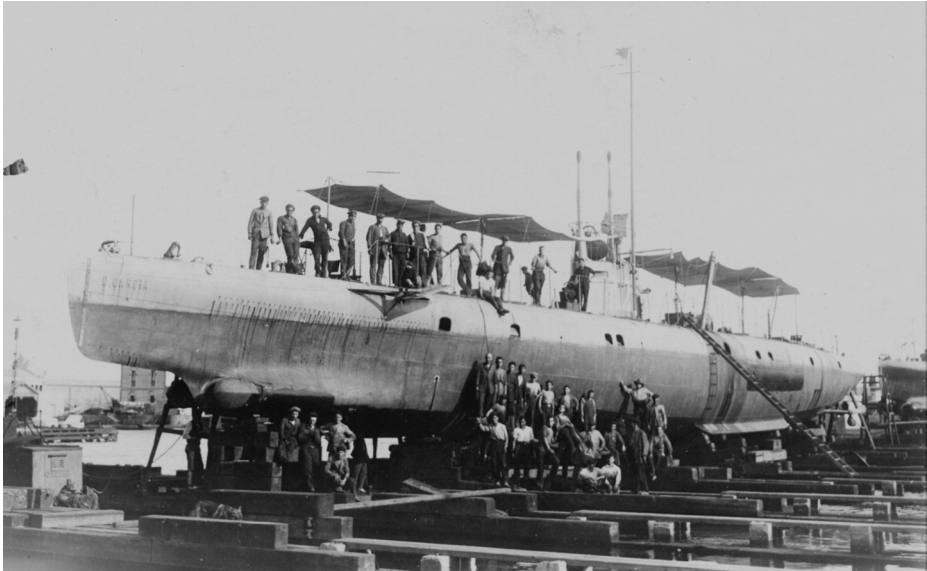
encontraba en desuso, toda vez que los nuevos astilleros, más modernos y mejor equipados, se habían trasladado unos años antes a la zona de poniente de la dársena conocida como Santa Rosalía (6). Además, si ese imponente y robusto edificio reunía unas excelentes cualidades para instalar en su parte alta oficinas y alojamientos y talleres en sus bajos, añadíamos que frente a él se encontraban los antiguos diques de Jorge Juan, también en desuso por aquellas fechas, considerándose que se podían reutilizar como lugar de atraque de los nuevos submarinos. La idoneidad del lugar para albergar la nueva Arma no admitía discusión alguna. En consecuencia, al poco de firmarse la nueva Ley empezaría los trabajos para acondicionar lo que habría de ser la Estación (7) y Escuela de Submarinos, que vería cómo en relativo poco tiempo se pasaba de tener un edificio abandonado a instalar en él unos inmejorables, para la época, talleres de maquinaria en general y de torpedos en particular, que habrían de cubrir las necesidades de mantenimiento y reparación de los inquilinos que llegarían en breve. Igualmente se dispuso con fecha 27 de abril de 1915, es decir, solamente dos meses después de ser firmada la Ley Miranda, y a propuesta del propio ministro de Marina, que el entonces capitán de corbeta



El submarino *Isaac Peral* de procedencia norteamericana montaba este cañón de 76,2 mm y 25 calibres, que había sido fabricado por la casa Bethlehem Steel & Co. El hecho de que fuera «retráctil», quedando estibado bajo la cubierta, hace que no se conozca ninguna foto del submarino con el cañón visible. La imagen, creemos que inédita, está tomada en Cape Cod, Massachusetts, y muestra a un técnico de la casa explicando pormenores del mismo a dos marineros y a un subalterno español. De frente, uno de los ingenieros americanos.

(6) Precisamente a los terrenos que hoy día ocupa Navantia.

(7) Estación de Submarinos sería su primera denominación oficial; el término actual de Base de Submarinos fue bastante posterior, y de ahí las iniciales E. S. en el frontal del edificio, que muchas veces se ha creído, erróneamente, que significan Escuela de Submarinos.



Submarino A-2 *Cosme García* en el carenero de Barcelona.

Mateo García de los Reyes marchase a Estados Unidos para «que se especialice en submarinos, y estudie sus métodos de construcción y vea la forma de que esta nueva arma pueda implantarse en España, proponiendo las medidas adoptadas a la vista de las necesidades de la industria nacional...». En consecuencia, don Mateo es destinado a la llamada Comisión de Marina de América del Norte, emprendiendo viaje hasta Massachusetts, donde era inminente la puesta de quilla (8) del que habría de ser el primer submarino de nuestra flotilla. Bautizado con el nombre de *Isaac Peral*, sería botado el 22 de julio de 1916 con un tanto por ciento muy alto de acabado, lo que hizo que fuese entregado a nuestra Armada oficialmente en enero del siguiente año. Para mandar esta primera unidad, sería designado el capitán de corbeta don Fernando de Carranza y Reguera (9), que se había desplazado hasta el astillero unos meses antes con un selecto grupo de hombres, que tuvieron que pasar por un adiestramiento intensivo, pues de hecho el buque era en todo su conjunto un conglomerado de cosas novedosas.

(8) Tendría lugar el 21 de septiembre de 1915.

(9) El mando del *Isaac Peral* se le asignó oficialmente el 25 de enero de 1917, fecha del alta del submarino en la Lista Oficial de Buques, aunque para entonces ya llevaba varios meses en él destinado.

Cuando don Mateo regresó a España desde Estados Unidos, fue pasaporteado para Italia (10) junto con otros nueve entusiastas voluntarios (11) para supervisar, ahora en los afamados astilleros de Fiat San Giorgio, de La Spezia, los submarinos que allí se estaban construyendo y que eran una numerosa serie de 24 unidades diseñadas por el ingeniero italiano Cesare Laurenti. Estos buques, aunque en principio su catalogación era la de submarinos costeros y sus características un poco pobres (12) respecto a las del modelo norteamericano, el almirante Miranda debió de pensar que en principio podrían ser muy útiles, sobre todo como escuela, como así resultaría, antes de que vieran la luz los primeros de fabricación nacional, la serie *B*, que aún tardarían en ser realidad. Así, tras las gestiones oportunas, España pudo conseguir que los italianos se desprendieran de los tres últimos de la serie, que al final resultaron ser muy buena opción, si tenemos en cuenta que por un lado no había mucho donde elegir, y por otro, la Armada brasileña al parecer estaba interesada en ese trío, de modo que el tiempo corría en nuestra contra y no se podía arriesgar a quedarse solo con la unidad adquirida en los Estados Unidos.

Todo ello nos hace conceptuar la determinación y gestiones del almirante Miranda como fundamentales: primero por añadir el *artículo adicional* ya mencionado a la Ley, y luego con la adquisición, aparte del *Peral*, del trío de italianos, que serían bautizados (13) como *A-1 Narciso Monturiol*, *A-2 Cosme García* y el *A-3*, que quedó huérfano de nombre por la sencilla razón de que se consideró que no había ningún otro pionero, aparte del cartagenero, del gerundense y del riojano (14), lo suficientemente significativo como para merecer ser honrado con perpetuar su nombre en una unidad de estas características.

(10) Cuando terminó la comisión en Italia, sería nuevamente comisionado, esta vez a Suiza, para estudiar en la Casa Sulzer los motores de combustión interna, pues era allí donde se fabricaban.

(11) Las 10 personas que formaban el grupo de desplazados a Italia, cuya comisión emprenderían el 2 de junio de 1916, eran los siguientes: dos capitanes de corbeta (don Mateo y Fernando de Carranza Reguera), dos tenientes de navío (José Cantillo Barreda y Eduardo García Ramírez) y seis alféreces de navío (Arturo Génova Torruella, Luis de Vial Diestro, Rafael Espinosa de los Monteros, Francisco Regalado Rodríguez, Manuel de Flórez Martínez de Victoria y Jesús M.^a de Rotaeche Rodríguez-Llamas).

(12) Solamente 265 toneladas de desplazamiento en superficie frente a las 500, casi el doble, del *Peral*. Llevaban además dos tubos lanzatorpedos frente a los cuatro del *Peral*. Igualmente este último llevaba un cañón retráctil en cubierta, arma de la que también adolecían los italianos.

(13) Los nombres a los *A-1* y *A-2* serían asignados por R. O. de 12 de julio de 1917.

(14) Isaac Peral y Caballero, teniente de navío de la Armada, inventor y proyectista del primer submarino eléctrico del mundo; Narciso Monturiol y Estarriol, inventor de una pareja de sumergibles que él denominó *Ictíneo* (o *Barco Pez*), y Cosme García Sáez, constructor de otro ingenio sumergible que bautizó como *Garcibuzo*.



Vitrina con todas las condecoraciones de don Mateo García de los Reyes, que se exhibe en el Museo Naval de Cartagena, donde fueron depositadas por la familia.

Para el mando de los trillizos italianos, como se les conoció desde los primeros momentos en la jerga popular, fueron nombrados respectivamente el capitán de corbeta Mateo García de los Reyes y los tenientes de navío José Cantillo Barreda y Eduardo García Ramírez. Lo normal quizás hubiese sido, al tiempo que había nacido la nueva Arma, haber nombrado un jefe de escuadrilla que ostentase al menos la categoría de capitán de fragata, pero se eligió que actuase como tal el más antiguo de los cuatro comandantes, recayendo de ese modo la responsabilidad de la jefatura de la naciente flotilla en García de los Reyes, cargo que compatibilizaría con su mando del *A-I* durante un par de años, pues no sería hasta el 24 de octubre de 1919 cuando le entregaría el de este submarino al teniente de navío Antonio Alonso Riverón (15).

(15) Casualmente, a este mismo oficial le entregaría años más tarde el mando de la Flotilla, al ascender García de los Reyes al Almirantazgo y ser nombrado ministro de Marina.

Realmente nunca sabremos en qué se basó el almirante Miranda para decidir que fuese don Mateo y no otra persona el que pasase a la historia por ser el primer jefe del Arma Submarina de la Armada, aunque muy probablemente el ministro tuviera en consideración el hecho de que García de los Reyes, aparte de ser un marino con muchas millas a sus espaldas (16), tenía el título de ingeniero electricista, que se había sacado en la muy prestigiosa Universidad de Lieja, y en los submarinos la inmensa mayoría de los equipos tenían la electricidad como denominador común.

Lo cierto es que apenas unos meses después de haber sido creada oficialmente, gracias a los diversos cursos de especialización que realizó en el extranjero, era sin lugar a dudas el jefe más entendido y cualificado en toda la Armada en este tipo de buques tan desconocidos. Si a ello unimos el entusiasmo y la atracción que desde el primer momento sintió por la novedosa Arma, el hecho de que tuvo unas grandes dotes como organizador —tarea nada fácil por lo que supone para cualquier nuevo reto «partir de cero»— y sus grandes cualidades humanas, que le hicieron ser querido y casi idolatrado desde el primer día por sus subalternos como así lo indican las crónicas de la época que han llegado hasta nosotros, podemos afirmar que la Armada acertó de pleno en su elección.

Una muestra de que el personal era una de sus primeras prioridades —por no decir la primera— lo demuestra el hecho de que nada más crearse el Arma don Mateo logra que se promulgue un real decreto (17) en el que se garantizaba a las dotaciones, aparte de las retribuciones establecidas para el personal embarcado, una cantidad adicional equivalente al sueldo del empleo de cada individuo, recibiendo una gratificación económica por el hecho de embarcar en submarinos, y además, todo el que llegara a perfeccionar cuatro años de servicio a bordo de estos buques obtendría la Cruz de Plata al Mérito Naval que, aparte del estímulo que suponía para los condecorados, tenía un incentivo no menos importante, el económico, pues venía a significar un incremento mensual de 7,50 pesetas en la nómina, que para la época era bastante significativo.

Posteriormente, con fecha 28 de diciembre de 1916, se promulgaría una ley por la que se quiso compensar además la posible invalidez o incluso muerte de un submarinista a causa de cualquier accidente que pudiera sufrir a bordo, dando derecho a los primeros a ingresar en el Cuerpo de Inválidos con el empleo inmediato superior, y a las familias de los segundos, el cobro de los haberes pasivos correspondientes al sueldo íntegro del empleo del fallecido.

(16) Había vivido en primera persona, siendo guardia marina, la inolvidable gesta de haber dado la vuelta al mundo con la corbeta *Nautilus* en el histórico viaje que protagonizaría ese buque al mando del capitán de navío Fernando Villaamil y que duraría casi dos años, pues salieron de Ferrol el 30 de noviembre de 1892 y no regresaron a ese puerto hasta el 11 de agosto de 1894, tras haber navegado 40.000 millas náuticas.

(17) De fecha 19 de julio de 1915.

También desde un primer momento don Mateo se percató de que los buzos de la Armada que había en ese momento no tenían un adiestramiento específico ante una hipotética operación de salvamento de la dotación de un submarino accidentado, pues los que estaban habilitados para hacerlo podían bucear solamente hasta 20 metros de profundidad, estimando que deberían disponer de medios y estar adiestrados para operar hasta los sesenta metros llegado el caso. Por ello, propuso al ministro la creación de una Escuela de Buzos, recomendando que la misma debería estar —como así resultaría finalmente— anexada a las propias instalaciones de la Escuela de Submarinos. A consecuencia de esta nueva propuesta, el titular de la cartera de Marina de entonces, Joaquín Fernández Peida, firmó con fecha 12 de mayo de 1921 un Real Decreto en el que, además de disponer la creación del citado centro docente, reorganizaba el Cuerpo de Buzos, en cuyo primer capítulo decía:

«...la misión principal del Cuerpo de Buzos será atender al salvamento de los submarinos, sin perjuicio de que sigan prestando en adelante los mismos servicios que en la actualidad.»

Este Real Decreto sería refrendado por la Ley de 24 de julio de 1922, llevando la firma del nuevo ministro de Marina, José Rivera.

Los primeros dos años después de la creación del Arma van a transcurrir muy rápidos para don Mateo, pues ha de compaginar diversos cursos en el extranjero y la redacción de los textos del Real Decreto y de la Ley con la recopilación de documentación, planos, etc., y el diseño y organización de plantillas y todo lo que será el día a día cuando se incorporen las primeras unidades, mientras inspecciona también las reformas que se están llevando a cabo en el edificio de gálibos, que se está transformando a marchas forzadas —el tiempo apremia— en lo que será la sede de los submarinos, instalaciones que deberán estar operativas en un tiempo récord, al menos los servicios básicos (18), pues han de encontrarse funcionando para la primavera de 1917, fecha prevista de la llegada a Cartagena del *Isaac Peral* americano (19), al que ese mismo año, solamente unos meses después, se le van a incorporar los trillizos italianos (20).

(18) Carga de baterías, suministro de agua destilada, servicio de compresores para poder proporcionar aire comprimido, tomas de corriente de tierra para evitar que los submarinos tengan que estar encendidos en puerto, talleres de maquinaria para solucionar problemas mecánicos, alojamientos en tierra para las dotaciones, y en general todos los servicios mínimos que van a requerir las unidades.

(19) Tras un viaje desde Estados Unidos plagado de incidencias, finalmente llegaría a Cartagena el 26 de abril de 1917, quedando incorporado desde ese mismo día.

(20) Arribarían estos a su base de Cartagena el 10 de septiembre.



Don Mateo García de los Reyes, con galones de capitán de fragata en el centro de la imagen, posa con los comandantes y oficiales de la Flotilla de Submarinos en aguas de Canarias. La instantánea está tomada en el castillo del buque de salvamento de submarinos *Kanguro*.

Si bien la llegada del *Peral* a Cartagena pasó, creemos que incomprensiblemente, de manera casi desapercibida (21), la del «trío de ases» fue todo lo contrario, pues se preparó una gran recepción y toda la prensa se hizo eco de la noticia (22).

La flamante flotilla empieza poco a poco a tener actividad, lo que simultanea don Mateo con otra nueva ocupación, la de profesor en la Escuela de

(21) Alguna crónica periodística llegó a definir incluso la llegada a Cartagena del *Peral* como la de «un alma en pena...». Probablemente tampoco se le quisiera dar demasiada publicidad, debido a lo tortuoso de su viaje de venida a España. Sea como fuere, el caso es que lo que debería haber sido todo un acontecimiento pasó prácticamente inadvertido para la nación, ya que apenas se difundió la noticia.

(22) Algún medio hizo referencia a que en el extraordinario recibimiento, comparado con el que tuvo el *Peral*, influyeron varios factores, como el hecho de que el segundo comandante del A-3 era el álferez de navío Manuel de Flórez, hijo del ministro de Marina de entonces, almirante Manuel de Flórez y Carrió, que recibiría a la flotilla en Tarragona, primer puerto español en el que hicieron escala.

Submarinos de las asignaturas de Generalidades de submarinos y Teoría del buque, que va a impartir a media docena de alumnos (23) que se han presentado voluntarios para formar parte del primer curso de la especialidad para oficiales del Cuerpo General, a los que tendrá que transmitir los amplios conocimientos adquiridos en el extranjero. Además, con fecha 28 de enero de 1918, es nombrado también director de la Escuela, por lo que cada vez son más sus ocupaciones en tierra, sin olvidar que sigue siendo comandante del *A-1*.

Los primeros meses de actividad de la flotilla van a discurrir realizando evoluciones por las aguas cercanas a Cartagena, con tímidas visitas a puertos cercanos a su base, como Alicante, y ya a partir de 1919 se le va a empezar a ver con mayor asiduidad por lugares más alejados, como Barcelona, puerto donde va a fondear don Mateo mandando el *A-1* para recibir su bandera de combate (24). Con fecha 5 de julio de 1919, es ascendido al empleo de capitán de fragata, y ese mismo verano la flotilla bajo su mando va a realizar su primer gran crucero de resistencia, lo que va a suponer todo un reto para el personal y el material. Así, tras partir de Cartagena y recalar en Cádiz, Vigo, Ferrol, Gijón, Santander, Pasajes, Bilbao, de nuevo Gijón y Lisboa, volverán a Cartagena sin novedad, con la satisfacción de que todo se ha desarrollado con absoluta normalidad, y además don Mateo ha tenido el orgullo de recibir en Santander a bordo de su submarino a S. M. el rey don Alfonso XIII, que ha querido hacer inmersión a bordo del mismo, pasando ese día —22 de agosto de 1919— a la historia de la bisoña Arma como la fecha en la que por primera vez un monarca español se sumergía en uno de nuestros submarinos. Es la primera vez que don Mateo va a tener un trato directo con el Rey, que apreciará en las horas que va a estar a bordo del submarino de su mando, donde va a recibir toda clase de explicaciones, sus grandes dotes humanas y de organización, cualidades que no van a pasar en absoluto desapercibidas al monarca, pues van a dar como resultado con el andar del tiempo el que el propio Rey le nombre gentilhombre de cámara, y años después ministro de Marina de uno de sus gabinetes.

El 24 de octubre de 1919, será relevado del mando del submarino *A-1*, y a partir de ese momento tendrá mayor dedicación —si cabe— a las labores propias de un jefe de flotilla, que seguirá alternando con la dirección de la Escuela, donde continúa impartiendo algunas materias. Durante la primavera de 1922, don Mateo va a dirigir personalmente la primera acción de guerra de nuestros submarinos en las brillantes operaciones que tendrán lugar para

(23) Tenientes de navío Antonio Alonso Riverón, Francisco Guimerá Bosch y Ramón de Ozamiz Lastra, y alféreces de navío Enrique Navarro Margati, Juan de la Piñera Galindo y Ramón Montero de Azcárraga. Este primer curso tendría una duración de cuatro meses, entre el 1 de abril el 1 de agosto de 1918.

(24) Donada por el Ayuntamiento de la Ciudad Condal, le va a ser entregó a don Mateo en calidad de comandante del citado submarino en el muelle de la Paz el 24 de enero de 1919.

evacuar al personal civil que habita en el peñón de Vélez de la Gomera, por cuyo planteamiento y ejecución recibirá la Medalla Naval, prestigiosa condecoración reservada solamente a unos pocos y por hechos tremendamente meritorios. En 1923, vuelve a tener contacto directo con Alfonso XIII, al ser designado para acompañarlo en un viaje que efectúa a Italia con el infante don Jaime, viaje que realiza en calidad de gentil-hombre de cámara (25), título que le habían concedido en 1920 (26).



Banda de estribor del *Kanguro*, con el *Peral* y los tres primeros *B* abarloados.

Si el último lustro de la primera década del siglo había sido frenético para don Mateo, por todo lo que conllevaba organizar una nueva Arma y ponerla a funcionar, siendo el responsable directo de muchísimas cosas (27), los primeros cinco años de la década de los 20 van a resultar de una actividad aún más fuerte en la Flotilla de Submarinos, consolidándose de manera definitiva, pues sus efectivos se han visto incrementados considerablemente en ese tiempo con la incorporación del buque de salvamento *Kanguro* adquirido en Holanda, así como la media docena de submarinos de la clase *B* construidos en Cartagena, habiéndose puesto la quilla además de los otros seis que van a constituir la serie siguiente, los *C*. Los submarinos, como ha quedado dicho, han tenido también en ese periodo su bautismo de fuego (28), consiguiendo un determinado peso específico dentro del organigrama de la Armada, y han dejado por tanto de ser unos desconocidos para el público español, que se siente cada vez más orgulloso del renacer de su Marina de Guerra, que empieza a levantar

(25) Gentilhombre de cámara era una clase palaciega, patrimonio de la corona de España, a la que se accedía como un honor conferido por el monarca reinante, significando su nombramiento un estímulo para la persona que lo recibía, pues era señal de un gran aprecio real.

(26) Con fecha 23 de enero del referido año.

(27) Instruir a las dotaciones en el complicado manejo y mantenimiento de unos buques desconocidos, a los oficiales en sus novedosas tácticas de uso, etcétera.

(28) Si el lector desea más información sobre este tema, le remitimos al artículo de la sección *Historias de la mar*, titulado «Primavera de 1922. Evacuación del peñón de Vélez de la Gomera. Los submarinos españoles reciben su bautismo de fuego», publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de noviembre 1997, pp. 519-532.



Don Mateo, con galones de capitán de navío, posa en la cubierta de un submarino de la clase C, que se encuentra abarloado al C-2. En su mano izquierda, un puro habano, del que era compañero casi inseparable. Puerto de Pasajes, primavera 1928.

cabeza con la incorporación de nuevas y modernas unidades. En 1923, al menos por lo que a submarinos respecta, expiraba el plazo de construcción de nuevas unidades fijado por la Ley Miranda, y como no se había alcanzado el número previsto, don Mateo tuvo que luchar para conseguir que en 1922 se promulgase otra nueva ley, la denominada Ley Cortina, que básicamente ampliaba los créditos y plazos que había fijado la de Miranda en 1915.

Era tal el auge que estaba experimentando la nueva Arma, que la Armada decide en 1923 crear la que se dio en llamar División de Submarinos de Mahón, siendo destinados a esa Estación Naval los A-1 y A-2, que lo harían junto con el *Torpedero n.º 6*. Dicha decisión fue tomada debido a que se consideró que si España recibiera una amenaza procedente de levante, una buena manera de interceptarla sería estableciendo submarinos en la parte más oriental

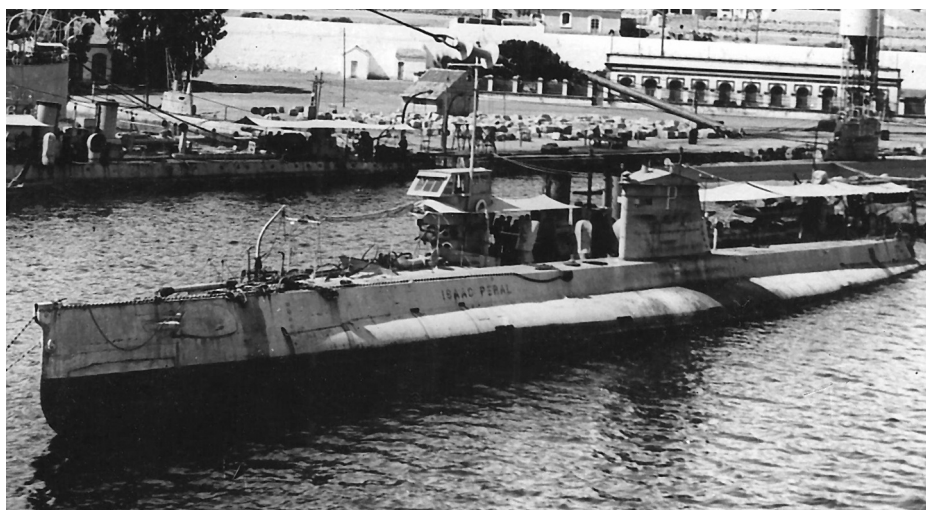
del territorio. Esto trajo como consecuencia, entre otras, la de tener que aumentar la plantilla de Mahón, con la consiguiente construcción de alojamientos para el personal y la habilitación de todos los servicios precisos para darles a los submarinos el necesario apoyo logístico (29).

Pero la dispersión de la Flotilla no iba a quedar ahí, ya que al entregarse el B-6 se decidió crear también otra nueva División de Submarinos, en este caso

(29) Aunque Mahón cumplió perfectamente su labor logística, la estación principal de submarinos seguía siendo Cartagena, lugar donde debían ir a solucionar los problemas importantes que se presentaran.



Submarinos A-2 y A-3 en su base de Cartagena. En primer término, la borda del dique flotante desde donde se obtuvo la imagen, así como la cubierta de proa de un C, abarloado al citado dique. Al fondo, otro clase C, mientras a la izquierda asoma una vista parcial de un B, concretamente el B-5.



Esta imagen nos muestra hasta seis unidades. De izquierda a derecha, la popa del *Kanguro*, un torpedero, el submarino A-1 (que se aprecia arrumbado, dado de baja), el B-5, otro torpedero y, en primer término, el *Peral* americano, que también se aprecia abandonado y dado de baja en la Armada.

la de Ferrol, estableciéndose en la Estación Naval de La Graña (30). Así, corriendo 1925, se decidió destinar allí al *Peral* americano y a las dos primeras unidades de la serie *B*, a los que acompañaría al igual que en el caso de Mahón otro torpedero, en este caso el *N.º 10*, quedando en Cartagena únicamente cuatro submarinos, los *B-3*, *B-4*, *B-5* y *B-6*, más el *Kanguro*.

Precisamente el último de ellos, en marzo de 1927 y al mando del teniente de navío Pablo Ruiz Marset, va a protagonizar un hecho que fue considerado poco menos que heroico, como fue permanecer sumergido durante 72 horas seguidas al objeto de estudiar el efecto que sobre la salud de la dotación podía producir el respirar en una atmósfera viciada durante tres días en un espacio confinado. Una vez que el *B-6* regresó a Cartagena con la prueba superada (31), toda la prensa se hizo eco de la noticia, teniendo también repercusión fuera de España, toda vez que el récord que se había logrado de permanencia en inmersión total no era solamente a nivel nacional, sino mundial, lo que hacía que el prestigio de nuestra Armada, en general, y de nuestros submarinos en particular, ganase enteros.

Ante la decisión de que los submarinos queden distribuidos entre Cartagena, Mahón y Ferrol, don Mateo no estaba muy conforme —para un jefe, tener las unidades bajo su mando dispersas en tres puntos distintos de la geografía no debía ser nada apetecible— y sigue pensando que la mejor opción a todos los efectos es mantenerlos agrupados, algo que logra en parte antes de dejar el mando, pues en septiembre de 1928 se disuelve la División de Ferrol, no siendo así la de Mahón, que lo haría año y medio después, en marzo de 1930.

En el espacio de tiempo que transcurre entre la creación de las divisiones de Mahón y Ferrol, con fecha 25 de agosto de 1924 es ascendido don Mateo a capitán de navío, grado que ostentará los siguientes cuatro años, hasta el 30 de octubre de 1928, en que es promovido al empleo de contralmirante, siendo relevado (32) entonces en el mando de la Flotilla, Base y Escuela. Han sido 13 largos años al frente que han dejado a su relevo una herencia fantástica, esto es, una Flotilla plenamente operativa, con un personal no solo altamente adiestrado, sino, lo que es más importante, altamente motivado (33), y unas

(30) Si la División de Submarinos de Mahón se crea para sofocar cualquier amenaza procedente de levante, la de Ferrol se establece por idéntica razón, es decir, para disponer de submarinos en la parte más occidental de España, o sea, para hacer frente a amenazas procedentes de poniente.

(31) La inmersión había tenido lugar en aguas de la bahía de Mazarrón, lugar que sigue siendo habitual para este tipo de prácticas de las unidades de la Flotilla.

(32) Por don Antonio Alonso Riverón.

(33) Su excelente carácter y sus grandes dotes de humanidad para con sus subordinados tuvieron mucho que ver en que todos los componentes del Arma Submarina estuviesen altamente motivados y orgullosos de servir en ella. Una prueba del cariño que don Mateo dejó entre sus subordinados al finalizar el mando queda patente en el gesto que tuvieron las llamadas

instalaciones en tierra (34) equipadas con los mejores medios de la época. La situación del Arma en esa fecha es muy buena y con un futuro muy esperanzador por la proa, pues los dos primeros submarinos de la nueva serie *C* ya están navegando y los siguientes cuatro se encuentran en avanzado proceso de construcción, contando la Flotilla ya en esos momentos (otoño 1928) con una docena de submarinos (35), a los que hay que añadir el buque de salvamento *Kanguro*, verdadero «ángel de la guarda» que los va a acompañar en muchas de las singladuras desde el mismo momento de su incorporación a la Armada, toda vez que en aquellos años la propia precariedad de los medios hacía que los accidentes de submarinos fueran relativamente frecuentes, algo que hasta ese momento no había tenido lugar, afortunadamente, en nuestras unidades, por lo que el



Foto de estudio de un marineró anónimo, en cuya cinta del gorro se lee «SUBNO. A-2 C. GARCÍA».

clases subalternas al regalarle un bastón de mando de carey con empuñadura de oro y brillantes. Dicho bastón, en época reciente, fue donado por los herederos de don Mateo a la Flotilla de Submarinos, para que fuera usado por el jefe en cuantos actos oficiales se precise el uso del mismo. En la sección *Gacetilla* de la REVISTA GENERAL DE MARINA, de abril 2008 (pp. 550-551), se dio cuenta de esta donación.

(34) No solo nos referimos a las instalaciones de la Base en sí, que cuentan para entonces con todos los servicios para dar a las unidades el necesario y fundamental apoyo logístico y de mantenimiento, sino también a la Escuela, que para esa fecha dispone incluso de los primeros simuladores (entre los que destacaba el llamado Aparato de Instrucción de Comandantes, un rudimentario pero eficaz artilugio donde los comandantes de los submarinos se adiestraban, por medio de unas pequeñas maquetas de barcos de madera, en el cálculo, a simple vista de periscopio, de la distancia y velocidad del blanco, facilitando asimismo la práctica para la obtención del Beta, distancia, etc., todo ello imprescindible para posibilitar la resolución del problema cinemático del lanzamiento de torpedos, llegado el caso en la vida real). Igualmente, las instalaciones en tierra para alojamiento y descanso de las dotaciones son de primer orden, así como las cocinas, instalaciones deportivas, etcétera.

(35) El *Peral* americano, los tres *A*, los seis *B* y los dos primeros *C*.

Kanguro sirvió sobre todo como soporte logístico, siendo muy frecuentes las imágenes de este singular buque con varios submarinos abarloados en cualquier puerto de la España insular y peninsular.

En los primeros años de existencia del Arma, don Mateo mandó colocar sobre el dintel del arco central de acceso al edificio de jefatura, la leyenda *AD VTRUMQUE PARATUS*, que viene a significar *PREPARADOS PARA TODO*. Esta frase, que sigue presidiendo el día a día del Arma Submarina, está inspirada en unos versos de *La Eneida* de Virgilio, ignorando si es que le gustó por haber leído esa obra, aunque se especula que así fuese. En ellos, se describe la determinación del griego Sinón en su misión de dejarse capturar para persuadir a los troyanos para que introdujeran el caballo en los muros de Troya, contemplando solo dos opciones, vencer o morir.

A día de hoy, justo un siglo después de creada el Arma Submarina, ese lema sigue estando vigente, así como el propio espíritu que don Mateo insuflara a su gente y, aunque la situación actual de la Flotilla no tenga nada que ver con la que él dejara al hacerse cargo de la cartera de Marina, es de esperar que la llegada de la *Serie 80* vuelva a ponerla en el lugar de élite que le corresponde y que fue el que tuvo bajo el mando de su primer jefe, don Mateo García de los Reyes.

BIBLIOGRAFÍA

- ANCA ALAMILLO, Alejandro, y ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: *El Almirante don Augusto Miranda y Godoy, marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino*. Armesto & Asociados, abogados. Ferrol, 2012.
- QUEVEDO CARMONA, Diego: «Apuntes biográficos del contralmirante don Mateo García de los Reyes». REVISTA GENERAL DE MARINA. *Historias de la mar*. Agosto-sept., 1999.
- QUEVEDO CARMONA, Diego, y MARTÍNEZ GARCÍA, Eusebio: *El Arma Submarina Española, 85 años de historia, 1915/2000*. Epígono Ediciones. Alicante 2000.
- Archivo personal del autor.