

# SUBMARINOS EN SUPERFICIE

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



## Introducción



ORRÍA la década de los 50 del pasado siglo en Cartagena. Cualquier visitante, discreto observador que entraba en nuestra casa, pronto adivinaba que sus moradores alguna relación tenían con la mar o con la Marina a juzgar por los abundantes cuadros de barcos y mares —la mayoría, láminas de obras de conocidos marinistas enmarcadas— que decoraban las estancias. Recuerdo, entre otros, un navío naufragando, con los palos rendidos y velas rifadas portando a la mala, víctima de una fuerte tormenta...; otro era una fragata navegando de noche a todo trapo con una luz roja de situación, deslumbrante. Pero, entre todos, aquel del submarino *General Mola* visto de amura rodeado de espuma en plena arfada saliendo a superficie. Sí, así de variada era aquella «pinacoteca doméstica». El cuadro del *Mola* tenía para mí el aliciente de

que con frecuencia podía ver al protagonista en la realidad desde la terraza del Club de Regatas, cuando salía de la base avante despacio enfilando la bocana, con la gente de cubierta en babor y estribor de guardia repartidos en dos grupos a proa y popa de la torreta.

Es posible que, a base de contemplar repetidamente al susodicho o a su gemelo, el *Sanjurjo*, llegara a la conclusión de que en el cuadro había una cierta desproporción en el puente: aquel inconfundible puente de los *Torrice-lli*, con sus ventanas cuadradas sobre el «Todo por la Patria», además de las visibles camisas de los periscopios y la antena del «gonio». Sin darme demasiada cuenta, mi ya iniciada afición a la pintura naval había incorporado esos barcos tan sencillos de formas como son los submarinos.

## Pintar submarinos

Hace años celebré una exposición de marinas en Sevilla y me pareció natural dedicar alguna escena a su singular actividad portuaria. Fueron dos cuadros: uno mostraba la presencia de un sumergible *B* en la inauguración del Puente de Hierro sevillano en 1929. El segundo tema eran dos *C* atracados en el antiguo muelle frente al Palacio de San Telmo, en junio de 1936. Me sorprendió la pregunta que me dirigió un visitante a la muestra al identificarme como autor de la cueлга, mientras con un gesto me indicaba aquellos cuadros: «Me encantan esos dos, tan originales... ¿Por qué casi nunca pintáis submarinos?».

Pienso que en parte no le faltaba razón, pero solamente en parte, porque no son pocos los marinistas norteamericanos, ingleses, franceses u holandeses, entre otros, que han dejado preciosos óleos, acuarelas o plumillas de submarinos, la mayor parte en acciones bélicas durante la Segunda Guerra Mundial (II GM). Así que la inesperada pregunta del visitante despertó en mí el afán de adentrarme en el dibujo y la pintura de submarinos y de escenas de la vida a bordo en esos entrañables buques, para captar y transmitir con la mayor fidelidad y belleza posibles cómo discurren las singladuras del marino submarinista. Al menos, con la misma seducción y armonía cromática de aquella imagen del *Mola* que tanto me impresionó a mis siete u ocho años.

## Y se entabló el diálogo...

Pasé entonces a intentar saciar la curiosidad de mi espontáneo interlocutor, diciéndole que, además de aquellas dos acuarelas, eran cinco los temas marinos de submarinos que yo recordaba haber acometido hasta entonces. Había pintado una visita a Venecia que hizo la Flotilla española allá por el año 1931; otro tema fue el *B-2* en la evacuación del peñón de Vélez. Un tema original fue el aspecto que ofrecía en una luminosa noche atlántica en plena II GM un submarino germano del tipo *VII-C*, abarloado a la sombra visual y acústica del buque escuela *Galatea* para solaz de la sufrida dotación. También había pintado la motonave nacional *Ciudad de Alicante* en uno de sus habituales tránsitos por el Mediterráneo durante la contienda mundial, en el momento de ser interceptado por un submarino alemán. Por último, retraté lo que fue mi último destino en activo: el submarino *Guppy S-32*, abandonando en las Azores rumbo a Cartagena en julio de 1971 durante su primer viaje bajo pabellón español.

Pintar submarinos de los albores del siglo XX requiere, por una parte, destreza en el dibujo para conseguir acertadas perspectivas de las variadas y, en ocasiones, rudas intersecciones de las superficies que conformaban su obra muerta (luego, con el color y la luz, vendría el momento de «dar relieve»). Por

otra parte, aquella era rica en accesorios: desde los enjaretados, bitas y guías de cubierta o las mortajas en las amuras, donde encajaban plegados los timones de buceo, hasta la incipiente torreta o puesto de gobierno de la nave tanto en superficie como en inmersión.

Finalizada la II GM y reconocida por todos la eficacia del Arma Submarina, comenzó un decidido proceso investigador en el diseño y construcción de sumergibles con el estudio hidrodinámico de sus formas, en busca de soluciones de menor resistencia al avance, rebajar lo más posible la firma acústica, eliminar la artillería, etc. Empezaron entonces a suavizarse los gálibos, derivando hacia las plataformas cilíndricas rematadas en sus extremos proel y popel por casquetes paraboloideos u ovoideos. Con el mismo fin, los mástiles —ya telescópicos— y periscopios quedaban encerrados en la vela, de estudio de contorno según el ángulo de avance previsto en inmersión. La otra gran novedad en «la imagen» del submarino moderno —nuclear o AIP— es el montaje de los timones de buceo proeles en los costados de la vela para un mejor gobierno en inmersión en el plano vertical. En la misma línea, el progresivo aumento del desplazamiento y dimensiones han aconsejado desplazar la vela hacia proa. Toda esta evolución ha simplificado la imagen externa y detallada de los submarinos.

### Los submarinos españoles en la pintura

El 26 de abril de 1917 llegaba a Cartagena el *Isaac Peral* procedente de Quincy, Massachussetts, donde se había construido. Era la primera unidad de nuestra recién creada Arma Submarina, a la que siguieron las tres italianas construidas en La Spezia: *A-1*, *A-2* y *A-3*. Austeros de líneas, sin el menor arrufo, panzudos al combés, con proa recta y popa de crucero de viva arista. Los timones proeles —de forma oval— se plegaban y zallaban en sentido longitudinal. Eran unos barcos pintorescos, de sobria armonía, mucho más bonitos que los coetáneos *UC* germanos, con aquel castillo con tubos de lanzar. Hacia 1922, Bazán empezó a entregar la serie *B*. Para mí, la «personalidad» exterior de aquellos barcos estaba en las estrías horizontales que mostraba la superficie de la torreta, con sus accesorios y sistema de desagüe al hacer superficie y cubierta a proa por un tambucho, para proteger en lo posible de las inclemencias del tiempo. El mecanismo de plegado y zallado de los timones proeles mostraba unas singulares protuberancias en las amuras. Iban armados con cañón en caza de 76 mm. En 1927 se inauguraba la serie *C* con el *C-1*, que conservó las estrías en su torreta, aunque era más sencilla de diseño y con plataforma popel, y armados también con cañón de 76 mm en caza. En cuanto al casco, similar a la serie anterior, con escoben de nicho para el ancla de estribor. La libre circulación queda definida por la traca de imbornales de desagüe a lo largo de los costados.

Siete años más tarde aparecería la serie *D*, que merece un tratamiento especial pues, aunque técnicamente dejaba que desear, su estampa era agraciada: con un leve y elegante arrufo y proa lanzada, roma en su arranque desde la cubierta —como los *VII-C* alemanes— y con la cizalla antirred. Torreta bastante despejada con plataforma popel, que se prolongaba hacia proa en su reposo a modo de meseta, en cuyo extremo proel iba montado el cañón. Dos de los barcos de aquella breve serie fueron modernizados por los tratados de mutua ayuda en la década de los sesenta del siglo XX, y tomaron las numerales *S-21* y *S-22* pintadas en sus «novedosas» e inconfundibles velas, de las que sobresalía el mástil fijo del radar. El contorno de la roda fue redondeado y desaparecieron de sus siluetas las cizallas y la artillería. La modernización de los *D* alteró notablemente su imagen, que ganó en sencillez a costa de perder personalidad.

Y concluyo este singular «estudio pictórico» de nuestros submarinos de los siglos XX-XXI atendiendo a los rasgos característicos de las series 60, 70 y 80. Fueron primero los *Daphné*, *S-60*, con aquella proa recta y el llamativo domo rematando el branque, junto a los pliegues y curvas de los costados para situar los tubos lanzatorpedos y las redondeadas formas del cierre superior de la vela. Todas estas características brindaron a los pintores una cierta posibilidad de lucimiento técnico y artístico. Con los *Agosta*, *S-70*, se simplificó el casco y emergió, «siguiéndole aguas», parte de la aleta superior de la cruz de quillas. Por último, el *S-80*, con los timones proeles en la vela y el bulbo proel, que genera al andar una curiosa onda a modo de lámina de agua que inunda la proa y escurre las lumbres formando visibles remolinos.

## Epílogo y conclusión

Si admitimos que la pintura reclama el concurso de los sentimientos del artista más afines con el tema para el mejor logro de la obra, eso se cumple con creces en el asunto que nos ocupa, dado lo singular de la vida en los submarinos. Me intentaré explicar con dos ejemplos de entre los citados: uno «imaginado» y otro «vivido»... ¡hace lustros!

En cierta ocasión un buen conocedor del tema me encargaba un antiguo submarino del tipo *B*, pero...¡en acción! Como tiempo atrás había pintado un cuadro del *España* operando en los Peñones durante la Guerra de África, lo repetí poniendo como protagonistas a quienes ciertamente lo fueron a la sazón aquella primavera de 1922: los submarinos *Isaac Peral* y *B-1* (es la segunda fotografía que ilustra estas líneas). En ella el *Peral* prácticamente no se divisa porque opera a la sombra del Peñón por el extremo SE (a la izquierda de la composición, cerca de tierra). En primer término, el *B-1* por la aleta de estribor (en misión de distracción y cobertura del fuego hostil que provenía de la costa marroquí) aguanta sobre motores eléctricos, listo para inmersión, por si



Peñón de Vélez.



Rumbo a casa.

hubiera que relevar al *Peral*. Los tonos grises ayudan —junto al reflejo en la calma nocturna y nadie en cubierta— a compartir la situación de expectante silencio. Como es sabido, la operación fue un éxito.

En cuanto al segundo cuadro, primera fotografía que acompaña estas líneas, no va más allá de un particular recuerdo. Y como todo recuerdo, mueve los sentimientos de los que estaban presentes. El S-32 acababa de ser transferido a la Armada en San Diego con el nombre de *Isaac Peral*, y era su primer crucero bajo pabellón español en el que tocamos Panamá, Puerto Rico y Azores para rendir viaje en Cartagena. A la salida de San Miguel —iniciábamos la última parte del viaje—, un inoportuno fallo en la red de comunicación en el puente alto requirió allí mi presencia, y fue cuando pude contemplar la escena que luego traté de plasmar: La tarde era desapacible y un tenue sol intentaba abrirse paso entre las grises nubes. La Marina portuguesa nos daba escolta de cortesía en la despedida. Como autor del cuadro, tengo que decir que fue la mar, el viento del SW que cargaba y la ola que rompe en la proa del submarino los elementos que colmaron mi satisfacción por aquel lienzo, hasta que otro cartagenero, y submarinista, me dijo al verlo: «Enhorabuena, ¡has clavado al *Peral!*!». Confieso que esta espontánea opinión me satisfizo mucho más que la mía.

