

LA PRESENTACIÓ DE L'ICTÍNEO [1859]

EL PRIMER SUBMARÍ

EL 23 DE SETEMBRE DEL 1859, MOLTS BARCELONINS ES VAN APLEGAR AL PORT DE LA CAPITAL CATALANA PER VEURE L'ICTÍNEO 1, LA PRIMERA EMBARCACIÓ AMB CAPACITAT DE NAVEGAR SOTA L'AIGUA DE FORMA AUTÒNOMA, CONSTRUÏDA PER NARCÍS MONTURIOL.

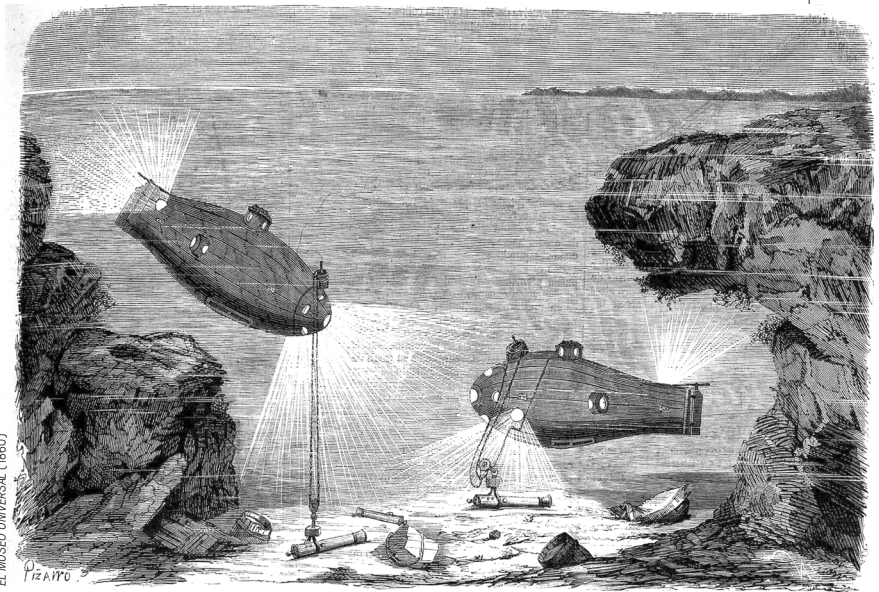
DAVANT D'UN PÚBLIC BARCELONÍ ATÒNIT, el matí del 23 de setembre del 1859, emergia de les aigües del Port de Barcelona un estrany vaixell de fusta. I, després d'obrir-se una escotilla, apareixia un home: Narcís Monturiol, l'enginyer de l'Ictíneo 1, el primer vaixell de navegació submarina amb propulsió autònoma. Segons la llegenda, l'enginyer figuerenc, després de presenciar la mort d'un recol·lector de corall, havia decidit dissenyar una nau capaç de submergir-se i recollir aquest preuat invertebrat.

Construït a les drassanes de l'empresa Nuevo Vulcano, el submarí havia estat batejat amb el nom d'*Ictíneo*, una combinació de les paraules gregues *ichthys* ('peix') i *naus* ('nau'). Tenia unes dimensions de 7 metres d'eslora per 2,5 metres de mànega i 3,5 metres de calat. La seva cota d'immersió en proves era de cinquanta metres, tot i que estava dissenyat per assolir els cinc-cents. Per aquest motiu, com en els submarins moderns, disposava de dos cascos: un d'exterior de fusta, amb revestiment de coure i forma de peix, i un d'interior o de pressió, amb una capacitat de 7 m³ o per a quatre persones.

Un invent considerat poc útil

Una de les característiques més innovadores de l'Ictíneo I, que el distingia clarament d'altres submergibles de l'època, era la màquina generadora d'oxigen i els purificadors d'aire inventats per Monturiol. Mitjançant aquest enginy, es garantia la independència de l'atmosfera exterior i la consegüent supervivència a l'interior del submarí. Concretament, es podia arribar a assolir una autonomia d'aire respirable de fins a sis hores. La propulsió es feia mitjançant la força humana, accionada per manetes per tres o quatre homes.

La demostració pública –abans, Monturiol ja havia fet gairebé seixanta immersions de prova– va ser tot un èxit, però va generar dos pols d'opinió: d'una banda, va despertar la curiositat de l'opinió pública, però, de l'al-



EL MUSEO UNIVERSAL (1860)

tra, el submarí es va considerar poc útil. Un cas similar al del submarí de l'inventor Robert Fulton, respecte al qual tant l'Almirallat britànic com la Marina de guerra francesa van considerar que era "un mitjà poc honorable de fer la guerra". Ara bé, la intenció de Monturiol era fer servir el submarí amb finalitats industrials, com ara la recol·lecció de corall, encara que no descartava del tot que tingués un ús militar.

Malgrat tot, el figuerenc no va desistir en l'afany de perfeccionar l'invent i, mitjançant una carta sol·licitant col·laboració popular que va publicar a la premsa, va recaptar una gran suma de diners, amb la qual va fundar l'empresa La Navegación Submarina. I, sota aquesta marca, va dissenyar Ictíneo 2, destinat a l'explotació industrial del fons marí i a la investigació científica amb finalitats pacífiques.



ANTONI CASINOS
Autor del blog
envisitadecortesia.com

LA CURIOSITAT

Un preu molt alt

Segons Matthew Stewart, autor del llibre *El somni de Monturiol*, el capital de 2.000 duros que el català va aconseguir en la primera

ronda de finançament per al submarí equivalia a un dinar per a 25.000 persones –aleshores un menú costava 1,65 rals, o setze vegades el salari

anual d'un obrer. Ara bé: "El total invertit en el projecte del submarí al llarg de tot el procés – uns 100.000 duros– era una suma enorme des

de qualsevol punt de vista. S'haurien pogut comprar unes quantes fragates per a la Marina, 160 quilos d'or o 125.000 parells de sabates".