



HISTORIAS DE LA MAR

UN SUBMARINO ESPAÑOL DESCONOCIDO: EL U-42

Juan Luis COELLO LILLO
del Círculo Naval Español



LOS aficionados a la historia de la Armada española conocen, sin duda, que el origen de nuestros primeros submarinos en servicio se encuentra en la Ley de 17 de febrero de 1915, el programa naval del almirante Augusto Miranda y Godoy. A este respecto, y durante una visita al Archivo General de la Marina «Alvaro de Bazán», en El Viso del Marqués (Ciudad Real), tuvimos la fortuna de encontrar un episodio desconocido del Arma Submarina española, que presentamos ahora ante los lectores.

Los primeros submarinos del Programa Miranda

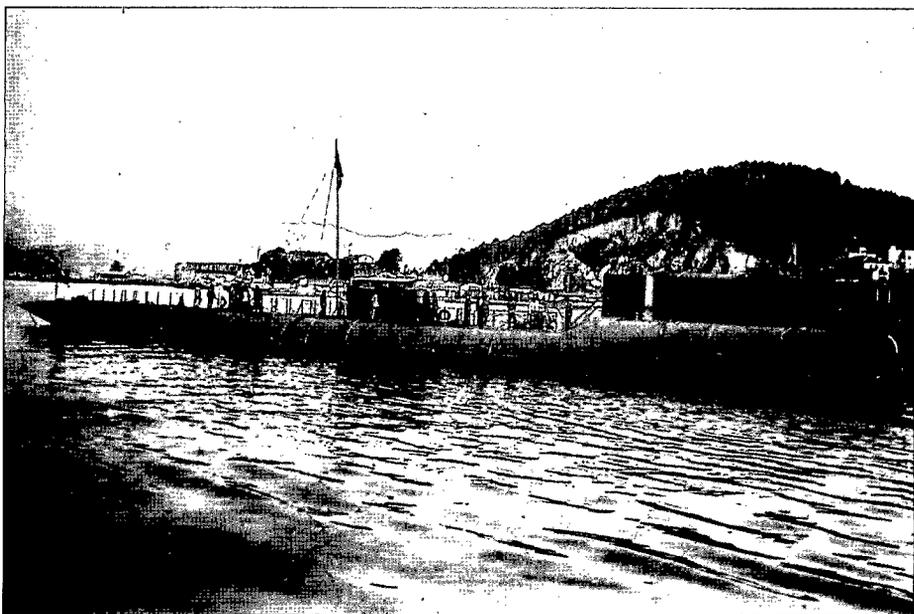
La citada disposición legal se promulgó en plena primera guerra mundial, y en ella Miranda incluyó nada menos que 28 submarinos, sin duda, influido por la eficacia demostrada en el conflicto por los submarinos de todos los contendientes, muy en especial y destacadamente los alemanes. Con ello se reconocía el valor militar del submarino y la importancia de su posesión para

aquellas naciones que, como España, no podían aspirar a competir en la costosa carrera de armamentos navales emprendida por las grandes potencias desde comienzos de siglo.

Con el fin de disponer lo antes posible de algún buque para el necesario adiestramiento y familiarización de las dotaciones con el nuevo ingenio bélico, la propia ley incluía previsoramente un artículo que autorizaba al ministro de Marina a adquirir por gestión directa cuatro de las 28 unidades aprobadas. El resto deberían construirse obligatoriamente en España.

Así pues, los esfuerzos de obtención de submarinos —o sumergibles, como se les denominaba por entonces— tomaron dos direcciones: por un lado, la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), arrendataria desde mediados de 1909 de los astilleros y zonas industriales de los arsenales de Ferrol y Cartagena, comenzó a pedir a través de sus socios y firmas de garantía técnica extranjeros diversos proyectos para someter a la consideración del Ministerio de Marina; ello desembocaría en la elección del tipo *105-F* de la Electric Boat Company estadounidense para su construcción en nuestros astilleros, dando nacimiento a los seis buques de la luego llamada clase o serie «B», cuya orden de ejecución se dictó el 12 de febrero de 1916.

La otra dirección apuntó a la compra en el extranjero de las cuatro unidades ya citadas en el plazo más breve posible. Desgraciadamente, las circunstancias derivadas de la guerra hacían imposible obtener los buques requeridos



Submarino italiano *Balilla* (ex alemán *U-42*).

en los países contendientes, por lo que sólo cabía dirigirse a dos naciones todavía neutrales y con la tecnología y garantía necesarias, los Estados Unidos e Italia. Por tanto, se entablaron rápidamente conversaciones con la firma italiana FIAT-San Giorgio, que ya el año anterior, 1914, había ofertado algunos de sus productos a la Armada, y con la propia Electric Boat Co. que, como hemos visto, presentaba también sus proyectos a través de la SECN.

De los diversos modelos italianos considerados, la Armada escogió en marzo de 1915 como más idóneo para tareas de adiestramiento el llamado «tipo 120», de 260 toneladas en superficie, decidiendo adquirir primero una sola unidad, y poco después otras dos, firmándose los oportunos contratos los días 21 y 30 de abril, respectivamente. Este diseño sería también elegido por la Regia Marina italiana para su construcción en gran número como clase «F», aunque los tres buques españoles no formaban parte del pedido italiano, como erróneamente se ha venido repitiendo.

Durante estas conversaciones con la FIAT-San Giorgio, la empresa italiana ofreció también en marzo de 1915 a los representantes españoles la venta de un buque en construcción en sus astilleros de La Spezia, y que no era otro que el protagonista de este trabajo, el submarino *U-42* de la Marina Imperial alemana; veamos sus orígenes.

Un submarino alemán del tipo *Laurenti*: el *U-42*

Ya en 1912 el célebre proyectista italiano de submarinos Césare Laurenti había ofrecido sus diseños a la Marina Imperial alemana, que deseaba obtener experiencia de primera mano sobre el desarrollo de los submarinos provistos de motores diesel en otros países, y contrastarla así con la suya propia en el desarrollo de motores, a fin de incorporar los resultados a futuros diseños.

Tras las oportunas gestiones, en el verano de 1913 se firmó el contrato para la construcción de un submarino de 728 toneladas de desplazamiento en superficie, provisto de motores diesel FIAT de 1.250 a 1.300 caballos de potencia para una velocidad máxima de 19 nudos en superficie. El buque, que recibió la denominación de *U-42*, debía entregarse el día 1 de enero de 1915, pero su desarrollo y el de sus motores llevó más tiempo del previsto, así que, al generalizarse la primera guerra mundial a comienzos de agosto de 1914, el submarino estaba todavía en construcción bastante atrasada en las gradas que FIAT-San Giorgio poseía en La Spezia.

Las autoridades alemanas perdieron pronto el interés en el *U-42*, ya que en caso de terminarse quedaría internado seguidamente en Italia, dada su condición de país neutral y ante las protestas de los miembros de la «Entente», que lógicamente impedirían por cualquier medio su incorporación a sus dueños originales. Por otro lado, si Italia entraba en la guerra de parte de los aliados, con toda certeza el buque sería requisado por la Marina del país transalpino e incorpora-

do así a las filas de los enemigos de Alemania. No tiene, por tanto, nada de extraño que se ralentizaran los pagos alemanes y, en consecuencia, las obras.

Ante esta situación, la propia FIAT-San Giorgio comenzó a hacer gestiones para su venta a un tercer país; de ahí su ofrecimiento a España, que, además de neutral, buscaba adquirir submarinos con urgencia. A mediados de marzo de 1915 el *U-42* fue inspeccionado por marinos españoles, que emitieron un informe técnico favorable a su adquisición, por lo que el Ministerio de Marina comenzó a dar los pasos necesarios para ello, poniendo al corriente del asunto a nuestra legación diplomática en Italia.

Durante todo el mes de abril los directivos italianos llevaron a cabo gestiones privadas en Berlín sin resultado, así que, para acelerar el asunto, el embajador español en Roma entabló conversaciones con su homólogo alemán, príncipe Von Bülow. El diplomático germano apreció las ventajas de la cesión a España, dadas las circunstancias del momento, ofreciéndose a exponer las intenciones españolas a su Gobierno, tras obtener de nuestro embajador garantías de que, de verificarse la adquisición del buque, éste formaría parte permanente de las fuerzas navales españolas, no suponiendo así una amenaza para Alemania.

Finalmente, el 10 de mayo, el agregado naval alemán en Roma comunicó oficialmente a nuestro embajador que el Gobierno Imperial había accedido a la cesión a España del submarino *U-42*, al tiempo que el propio Ministerio de Marina germano lo notificaba a su embajador en Madrid, a fin de dar mayor formalidad al acto. Así pues, el *U-42*, que previsiblemente se terminaría antes que los tres submarinos del «tipo 120» recién contratados —la futura clase «A»—, se convertiría en el primer submarino en entrar en servicio en la Armada española.

No obstante, nuestro embajador estaba plenamente al tanto de la delicada situación política italiana, que marchaba lenta pero inexorablemente a abandonar su neutralidad y entrar en la guerra en las filas del bando aliado; así que, pese a que el director de FIAT-San Giorgio, Boselli, le había asegurado que el Gobierno italiano no opondría dificultad alguna a la cesión del submarino, advertía a Madrid que previsiblemente Italia se reservaría la preferencia sobre el buque hasta que se definiera finalmente la actitud de aquel país ante la guerra, motivo por el cual no se llegó a comunicar nada de momento al Gobierno italiano sobre la acordada transmisión a España del submarino alemán, todavía pendiente de plasmarse formalmente por escrito.

Y no andaba nada desencaminado en sus apreciaciones nuestro diplomático, ya que el 20 de mayo Italia declaraba la guerra a Austria-Hungría, abandonando su neutralidad. Cuatro días después, el 24, la FIAT-San Giorgio comunicó la imposibilidad de la venta a nuestro país en tales circunstancias y rogaba la devolución de todos los documentos enviados al Ministerio de Marina español concernientes al submarino, como así se hizo.

Lo que sigue ya es de sobra conocido. La Regia Marina italiana requisó en junio de 1915 el *U-42*, al que rebautizó como *Balilla*, siendo botado el 4 de

agosto siguiente. Terminado en 1916, el submarino pasó a operar en el Adriático contra las fuerzas navales austro-húngaras, siendo su vida marinera muy breve, ya que el 14 de julio de 1916, cuando se encontraba cerca de Lissa procediendo a recargar su batería de acumuladores, fue sorprendido por los torpederos *Tb 65 F* y *Tb 66 F* y enviado al fondo con toda su dotación, tras sostener un reñido combate artillero en superficie.

En cuanto a las características del *U-42*, luego *Balilla*, el buque desplazaba 728 toneladas métricas en superficie y 875 en inmersión, con dimensiones de 65 metros de eslora total por 6,05 de manga y 4,17 de calado. Como todos los proyectos de Laurenti era del tipo de doble casco, con los espacios entre ambos dispuestos para albergar los tanques de lastre y combustible, y contruidos de modo tal que actuaban interdependientemente para hacer frente a la presión del agua, pudiendo sumergirse hasta unos 50 metros.

Sus dos motores diesel FIAT proporcionaban 2.600 caballos de potencia máxima, reducidos a unos 1.600 en la práctica ante las deficiencias presentadas en su funcionamiento y que fueron el principal problema del buque, bastante logrado por lo demás. Los motores eléctricos totalizaban 900 caballos, siendo las velocidades máximas de 14 nudos en superficie —frente a los 19 especificados— y nueve en inmersión, con autonomía prevista de 3.500 millas a 10 nudos en superficie, suficiente para el escenario de operaciones del mar Adriático, y unas 85 a 3 nudos en inmersión.

El armamento estaba compuesto por cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm, repartidos por mitades a proa y popa, y dos cañones de 76,2 mm y 30 calibres a proa y popa de la torreta, con capacidad antiaérea dado su gran ángulo de elevación. La dotación estaba compuesta por 38 hombres, de ellos cuatro oficiales.

Para finalizar, recordemos que, tras la fallida compra del *U-42*, la Armada española siguió haciendo gestiones para adquirir en el extranjero el cuarto submarino autorizado por la Ley Miranda, esta vez en los Estados Unidos. Dichas gestiones concluirían con la firma el 7 de julio de 1915 de un contrato con la Electric Boat Co. para la construcción de un submarino de su modelo *903-L*, inspirado en el *M-1* de la Marina estadounidense y a entregar listo para pruebas en julio de 1916.

Tanto este buque, futuro *Isaac Peral*, como los tres tipo *Laurentie* de la Clase «A» encargados a Italia, verían prolongada su construcción mucho más tiempo de lo convenido a consecuencia de los eventos bélicos, no entregándose el primero de ellos hasta el 25 de enero de 1917, precisamente el buque norteamericano y último contratado de los cuatro, que pasaría así a tener el honor de ser el primer submarino español en servicio, seguido el 25 de agosto siguiente por el trío de submarinos contruidos por la FIAT- San Giorgio.

Mientras, la brevísima existencia del *U-42* como unidad española —apenas dos semanas— se desvaneció en la oscuridad de los archivos, para descubrirla recientemente y permitirnos así poder recuperar una página ignorada de la historia de nuestra Arma Submarina.