

EL SUBMARINO ALEMÁN U-35 Y SU VISITA RELÁMPAGO A CARTAGENA

Gerhard LANG-VALCHS
Teniente coronel

Recibido: 24/05/2022 Aceptado: 28/06/2022

Resumen

La llegada de un submarino alemán al puerto de Cartagena, en la España neutral, en plena primera guerra mundial, con una carta del emperador de Alemania para el rey de España, fue en todos los sentidos un acontecimiento sorprendente. El presente artículo revela qué había detrás de la puesta en escena, obviamente calculada, de este insólito envío de un mensaje oficial.

Palabras clave: Gran Guerra, Alemania, España, submarinos, correo, censura.

Abstract

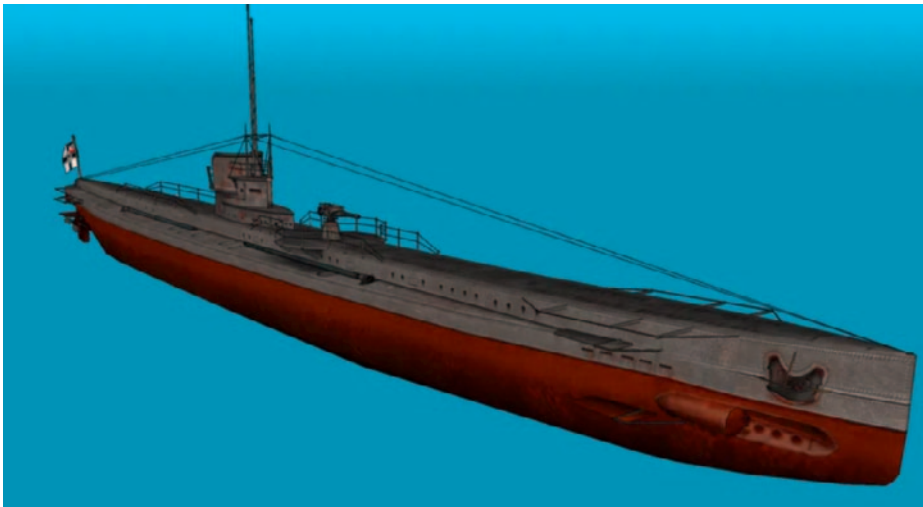
The arrival of a German submarine at the harbour of Cartagena in neutral Spain in the middle of World War I, carrying a letter from the German Emperor to the King of Spain, was in every way a surprising event. The present article reveals what was behind this obviously calculated *mise-en-scène* of this unusual forwarding of an official message.

Keywords: World War I, Germany, Spain, submarines, mail, censorship.

Introducción

EN junio de 1916, en plena primera guerra mundial, un submarino alemán entra en el puerto de Cartagena para entregar una nota del Emperador alemán, Guillermo II, al rey Alfonso XIII. Este artículo explica lo que había detrás de esta escenificación con su obviamente bien calculado impacto mediático.

La noticia sobre un acontecimiento insólito, ocurrido en el puerto de Cartagena, en la madrugada del miércoles día 21 de junio de 1916, víspera del Corpus, corrió como reguero de pólvora por los medios españoles: una visita sorpresa de uno de los submarinos más modernos de la Marina imperial alemana. Al haber entrado a primera hora de la mañana en el puerto, algunos diarios incluso pudieron incluir la noticia en su edición del día¹. Durante varios días, este acontecimiento, y los reales o supuestos detalles de lo ocurrido tras su llegada, llenaron las columnas de muchos periódicos y revistas. Las reacciones oficiales a propósito de estos hechos eran poco explícitas.



Submarino U-35 (maqueta)

El crítico lector de aquel entonces se preguntaría, lo mismo que la mayoría de los lectores de estas líneas se preguntarán: ¿a qué venía esa visita? ¿Tan solo se quería hacer llegar al rey de España una misiva del emperador alemán por ese camino poco convencional, en vez de entregársela al embajador español en Berlín? ¿Tan importante, secreto o comprometedor era el contenido de la carta del káiser alemán a Alfonso XIII para que se recurriera a una acción tan mediática y peligrosa a la vez?

(1) *La Atalaya* (Santander), año XXIV, núm. 8954, p. 3, col. 3.



El puerto de Cartagena hacia 1920

Casi todos los historiadores que han investigado y escrito sobre los años de la Gran Guerra en España mencionan la visita del submarino. Pero casi nadie ha profundizado en este incidente que, a primera vista, no parece tener más que un carácter anecdótico².

El telón de fondo

Para comprender lo que pasó y, sobre todo, lo que había detrás de esta acción espectacular, hay que tener presente que estamos en el año 1916, *en plena primera guerra mundial*, en la que el Imperio alemán y el Imperio austrohúngaro se estaban enfrentando por un lado con Rusia, y con Francia e Inglaterra por otro. Italia, que había sido en un principio también parte del llamado Eje, pasó en 1915 a formar parte de los aliados. Sin embargo, la guerra continuaría sin un final feliz a la vista, ni para un bando ni para el otro.

(2) ALBES, Jens: *Worte wie Waffen. Die deutsche Propaganda in Spanien während des Ersten Weltkrieges* Worte, Essen, 1996; PEREA RUIZ, Jesús: «Guerra submarina en España (1914-1918)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea*, núm. 16 (2004), 193-229»; AUBERT, Paul, y GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo: *Nidos de espías. España, Francia y la Primera Guerra Mundial (1914-1919)*, Alianza, 2014; PÉREZ ADÁN, Luis-Miguel: «Los submarinos del Káiser en las aguas de Cartagena», *Cartagena Histórica*, núm. 4, julio-septiembre 2003, 4-10; RÍO PELLÓN, José Ángel del, y PÉREZ ADÁN, L.-M.: *Tiburones de Acero. La guerra submarina en el Levante español (1914-1918)*, Cartagena, 2010.



Mapas de libre disposición elaborados por el profesor **José Javier Martínez**. También en [mapa mudo](#).

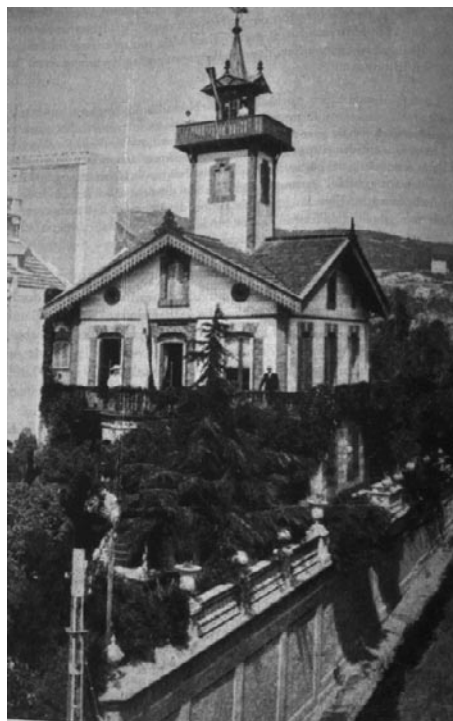
Mapa de Europa durante la Gran Guerra

España, geográficamente fuera del ámbito del conflicto terrestre, se había declarado país neutral. Como tal, se vio obligada, según los convenios de La

Haya, a aplicar medidas de internamiento a los barcos de guerra de las partes en conflicto y a sus tripulaciones, si se quedaban más de tres días en sus puertos reparando averías o daños, o repostando para poder alcanzar el puerto amigo más próximo. Lo mismo se aplicó en el caso de los soldados del «contingente de protección» que los alemanes habían mantenido en su colonia del Camerún hasta su derrota frente a los ingleses, y que habían sido internados en varios sitios de la geografía española tras su llegada a Cádiz³.

España era, sin embargo, tierra de propaganda y espionaje naval para ambas partes en el conflicto⁴. La opinión pública española estaba dividida entre germanófilos y aliadófilos. Esta división de simpatías y opiniones se vio también reflejada en la prensa. La Agencia de Propaganda Alemana (Deutscher Nachrichtendienst), ubicada hasta 1917 en Barcelona, se afanaba en colocar información progermana en periódicos de todo el país, así como en promover la proyección de películas de propaganda alemana en los cines⁵.

Las comunicaciones postales entre España y Alemania, que en tiempos de paz se habían mantenido por tren a través de Francia, estaban interrumpidas. Solamente podía pasar correspondencia privada y alguna comercial tras un filtro censor por parte francesa. La censura alemana, ciertamente, también intervenía. En un principio, el problema de la intervención de la censura francesa se solventó usando la «vía italiana», por la que se encaminaba el correo a

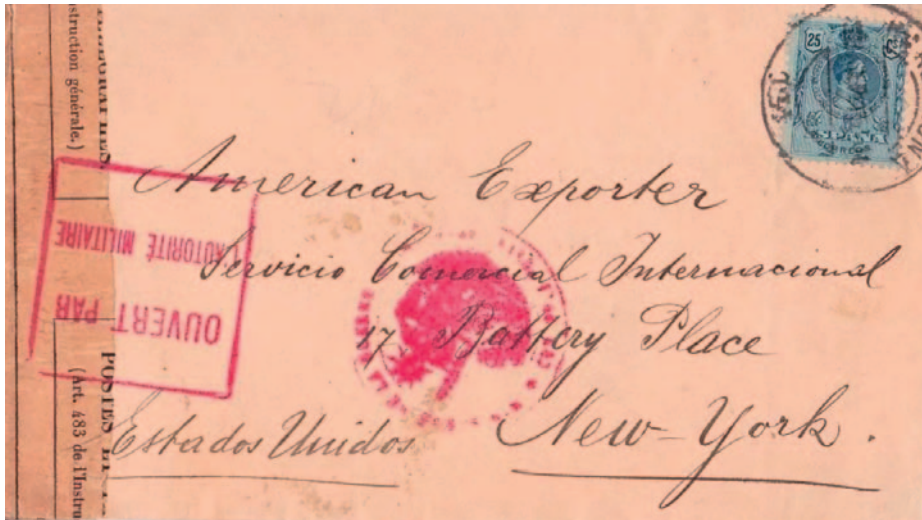


Sede del Deutscher Nachrichtendienst, Barcelona (Edificio Hofer) [cortesía de Jens Albes]

(3) GUTIÉRREZ KOESTER, Isabel: «“Viva Alemania”: internados alemanes de Camerún en España durante la Primera Guerra Mundial», *Revista de Filología Alemana*, vol. 27 (2019), 9-23 (<https://dx.doi.org/10.5209/rfal.64348>).

(4) MAESTRO LÓPEZ, Manuel: «Espionaje naval en España durante la Gran Guerra», *Revista General de Marina*, t. 269 (nov. 2015), 649-650 (https://es.wikipedia.org/wiki/SM_U-35).

(5) HÖFER, August H.: *Deutschtum in Spanien. Der Deutsche Nachrichtendienst für Spanien in Barcelona*, Barcelona 1918; ROSENBUSCH, Anne: «Guerra total en territorio neutral: actividades alemanas en España durante la Primera Guerra Mundial», *Hispania Nova*, núm. 15 (2017), 350-372 (<https://doi.org/10.20318/hn.2017.3493>).



Carta desde Barcelona a Nueva York (1915) interceptada y controlada por la censura francesa

través de Suiza y el puerto italiano de Génova hacia España, Portugal o Sudamérica y viceversa⁶. Pero, al alinearse Italia, a finales de mayo de 1915, con los aliados, este desvío relativamente cómodo se desvaneció. Para el correo privado se creó una vía directa a través de Francia, pero con el control de la censura. La correspondencia comercial se devolvía, se retenía hasta el final de la contienda o simplemente se destruía.

El envío a través de países neutrales como Portugal (hasta marzo de 1916), y luego por barco a Holanda, Dinamarca o Suecia y viceversa, era arriesgado por el férreo control británico en el Mar del Norte, y conllevaba el peligro de la censura, una requisición temporal con los consiguientes atrasos, o la devolución o la pérdida total de la correspondencia, un problema sobre todo en el ámbito bancario y comercial⁷.

Tras el cierre de la vía italiana, para la comunicación diplomática más importante y urgente se podía usar la telegrafía sin hilo de la embajada. Esta solía ir ahora cifrada, lo cual requería su tiempo de preparación antes del envío y después, a la hora de la recepción, limitando la cantidad de mensajes

(6) ZAVATTONI, Paolo: *Beyond the front, beyond the English Naval Blockade: The German Empire and the Problem of Postal Communications with Foreign Countries during the 1st World War* (documentación de una exposición) [http://expo.fsfi.it/italia2018_int_lgw/exhibits/40ZavattonekdSbGtG.pdf].

(7) «Report on Postal Censorship during the Great War (1914-1919) by LtCol A S L Farquharson», marzo 1920, National Archives, Kew, DEFE 1/131, pp. 50-55; MÜLLER-MEININGEN, Ernst: *Der Weltkrieg 1914-1915 und der "Zusammenbruch des Völkerrechts"*, Berlín, 1915, pp. 451ss.

que se podían enviar. Por cierto, los británicos habían conseguido descifrar la clave alemana, hecho del que los afectados no se enteraron durante la guerra. La correspondencia con la docena de consulados honorarios que Alemania mantenía en España se vio seriamente afectada.

Otro factor a tener en cuenta es la situación política en España. En diciembre de 1915, Álvaro de Figueroa, tercer conde de Romanones, había asumido la presidencia del Consejo de Ministros. Al estallar la guerra se había pronunciado vehementemente a favor de una alineación española con los aliados. Sus intereses económicos personales en Francia eran conocidos, y mucha gente dudaba de si no seguiría el ejemplo italiano y revisaría la postura neutral del país.

La idea de Alfonso XIII

La idea para la visita de un submarino en Cartagena sale del propio rey Alfonso XIII. Lo cuenta J. Albes en su obra ya citada: «El rey de España, cuya intervención en septiembre de 1914 había sido decisiva para quitar la estatua de Ferrer de [una plaza de la entonces ocupada] Bruselas, sugirió en febrero de 1916, siguiendo las memorias del agregado militar alemán Kalle, otra acción espectacular alemana con la intención de contrarrestar el creciente sentimiento pro-aliado del gobierno de Romanones: “... la llegada de un oficial alemán desembarcado por un submarino que unas horas más tarde vuelve a dejar el puerto ...”. El rey añadió (*sic*): “Me gustaría ver la cara de Romanones cuando se entere”»⁸.

Exteriores y el Almirantazgo se adueñaron de esta idea aprovechando y refiriéndose, aunque tan solo de paso, a otro acontecimiento poco conocido: la oferta de Alfonso XIII al emperador alemán, Guillermo II, de mediar para conseguir un armisticio o una paz entre las naciones beligeran-



El rey Alfonso XIII

(8) WAFFEN, pp. 234-235, basándose en documentos oficiales allí referenciados.



El emperador alemán, Guillermo II

tes, transmitida por el embajador alemán en Portugal, Friedrich Rosen, recién regresado a Alemania⁹.

La respuesta imperial

El emperador alemán, convencido de una victoria germana en el campo de batalla, no estaba interesado en poner fin al conflicto bélico, pero sí le interesaba que España continuara siendo neutral. En contra de lo que podría sospechar el lector, la carta y su contenido, en realidad, no tenían importancia política alguna. Era simplemente un pretexto para escenificar un golpe de efecto ante la posible deriva proinglesa del gobierno de Romanones, que jugaba con la idea de abandonar la neutralidad de España y ponerse del lado de los aliados.

Con mucha retórica y elogios, Guillermo II dio al rey español las gracias por la calurosa y hospitalaria acogida a los soldados alemanes procedentes del Camerún, internados en varias partes de la geografía española. Además, sugirió que España se quedara con los barcos de la marina mercante alemana en ese momento refugiados en puertos españoles, como medida de compensación por el hundimiento de varios cargueros españoles por la Marina imperial. La carta contenía, finalmente, una más que vaga referencia a la oferta mediadora real, sin dejar entrever, sin embargo, ningún interés concreto en una intervención del rey en este sentido.

Un golpe de efecto calculado

La carta iba a ser encaminada desde Berlín hacia uno de los puertos de los que disponía la flota austrohúngara en la costa dalmatina del Adriático, Pola o Cottaro (actualmente parte de Croacia), usados también por la flota submarina alemana del Mediterráneo como base para su propio mantenimiento, reparación y abastecimiento. Desde los puertos alemanes del Mar del Norte o del Báltico, el camino hacia España era más largo y, sobre todo, más peligroso si se optaba por intentar pasar por el canal de la Mancha.

(9) *Ibidem*, pp. 235-236.



Puerto de Cattaro

Para el envío y el transporte de la misiva no se había escogido cualquier submarino ni cualquier capitán. El U-35 era el sumergible más moderno de que disponía la flota imperial, y su capitán, Lothar von Arnauld de la Perière, uno de los más experimentados, lo que se evidencia en el hecho de que mandaría nada menos que veintitrés barcos al fondo del mar durante la semana que duró su viaje de ida hasta Cartagena, y más del doble antes de volver a su puerto de salida más de un mes después¹⁰.

Otros aspectos de la visita también habían sido bien preparados. Toda la tripulación llevaba su uniforme marineru —cosa totalmente inusual, dado el restringido espacio disponible en el submarino—, con el que se dejaría ver por las calles de Cartagena a lo largo de su estancia en tierra. Además, sus miembros distribuían tarjetas con dedicatorias autografiadas y lemas propagandísticos como «Somos invencibles» o «Aún vivimos»¹¹. Tampoco eran improvisadas las visitas guiadas para los militares y el público en general que se realizarían a lo largo de la jornada.

Mirando la supuesta primera foto del submarino (fig. pág. 109), se podría incluso pensar que hasta la cobertura mediática gráfica estaba organizada de antemano. Tampoco se ocupó de ella un fotógrafo cualquiera: corrió a cargo

(10) https://es.wikipedia.org/wiki/SM_U-35.

(11) *La Tierra*, 23 de junio de 1916; RÍO PELLÓN y PÉREZ ADÁN, pp. 82 y 410.



Lothar von Arnaud (cortesía de L.-M. Pérez Adán)

de José Casau, conocido operador local, reportero gráfico de *Abc*, *Blanco y Negro* y *Unión Ilustrada* y propietario de un taller fotográfico en la ciudad¹². Pero lo que la inscripción de la tarjeta nos presenta como entrada en el puerto era en realidad la maniobra hecha entre las fotos de las págs. 109 y 110 a media mañana. Lo demuestra la presencia de gran parte de la tripulación en el casco del submarino, y la multitud de curiosos mirando el espectáculo que se apreciaba al fondo sobre el muelle. Ese mismo día, Casau convirtió las mejores tomas en tarjetas postales que aún hoy se venden en internet¹³.

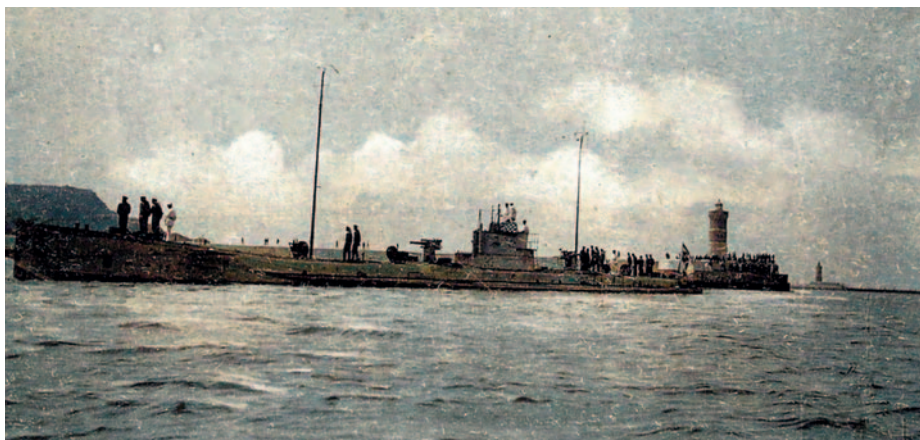
Para poder mantenerla en el máximo secreto, la acción no había sido comunicada ni siquiera al embajador; tan solo el agregado de la Marina sabía, *grosso modo*, lo que iba a



Tienda de José Casau

(12) https://es.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Casa%C3%BA.

(13) A lo largo de los días siguientes, estas fotos se publicaron en todos los grandes diarios y revistas del país (figs. págs. 109, 110 y 111).



El U-35 entrando en el puerto de Cartagena (cortesía de L.-M. Pérez Adán)

pasar, sin conocer la fecha exacta, y esta información solamente fue comunicada al rey en privado.

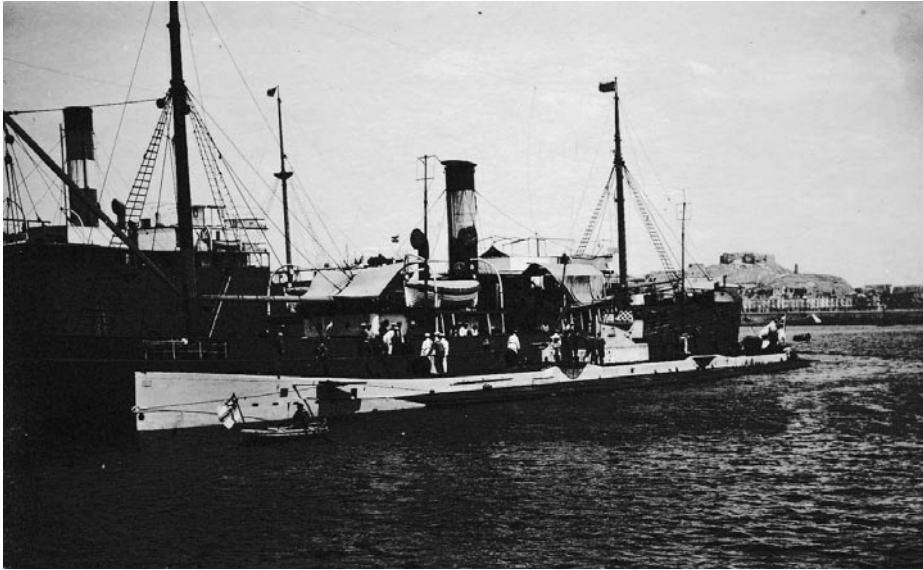
Los aliados, sin embargo, se habían enterado de antemano de que algo iba a pasar aquellos días en Cartagena, ya que habían descifrado hacía algún tiempo el código de las comunicaciones entre Berlín y la embajada alemana de Madrid¹⁴, así que avisaron a sus agentes en la ciudad portuaria y mandaron varios barcos y submarinos para hacer fracasar los planes alemanes. Irónicamente, Pedro Serrano Lasera, uno de los agentes aliados encargados de recopilar información sobre la posible llegada de un submarino alemán, mandó a Madrid, el mismo día de la llegada, dos de las postales arriba mencionadas con la foto del sumergible en el anverso¹⁵. Su misión de detectar el navío antes de su llegada fue igual de inútil que la de la flotilla francesa desplegada en aguas cercanas a Cartagena, la cual se enteró tarde de la llegada y no conseguiría tampoco hundir el submarino tras su salida.

Lo que pasó

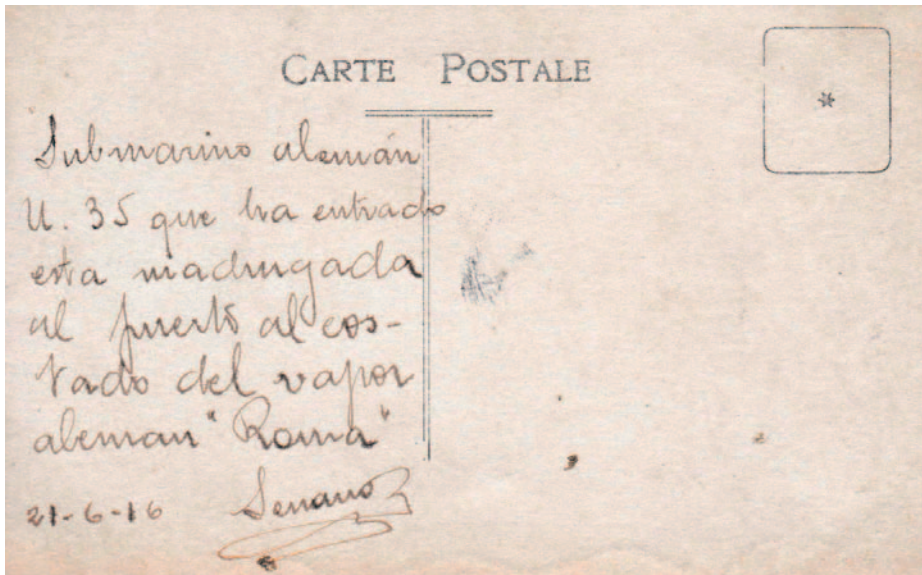
Hans von Krohn, el agregado alemán de la Marina imperial, era uno de los pocos a los que la visita no les pilló de sorpresa. Lo único que no sabía de antemano era el día exacto y la hora de llegada del sumergible. Para poder

(14) SUHR, Heiko: *Wilhelm Canaris. Lehrjahre eines Geheimdienstchefs – Die Marineaufbahn des späteren Admirals Wilhelm Canaris (1905-1934)* (tesis doctoral), Universidad de Vechta, 2018.

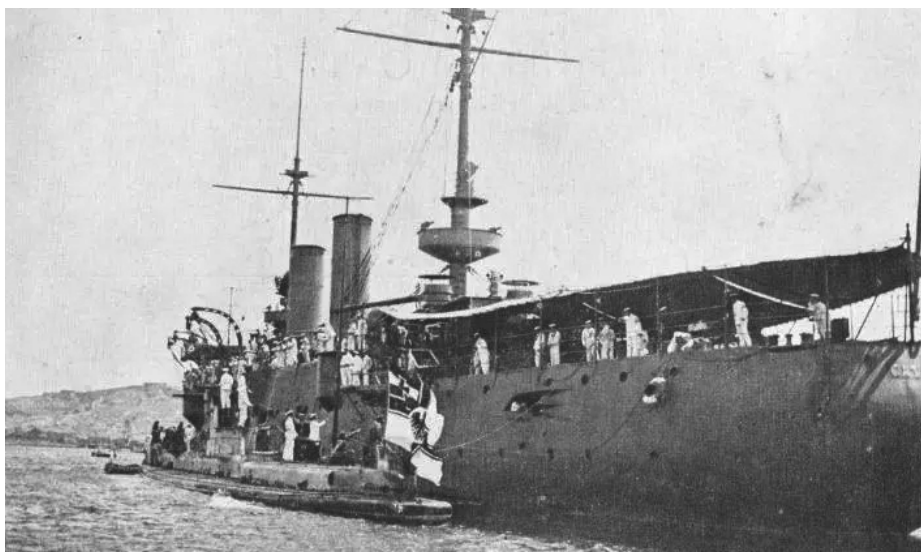
(15) Véase comentario manuscrito en el reverso de la tarjeta postal (fig. pág. 110) y comunicación reservada n° 172 del comandante general del apostadero de Cartagena al ministro de Marina del 20 de junio de 1916, transcrito en RÍO PELLÓN Y PÉREZ ADÁN, pp. 81-84.



Tarjeta postal (anverso): el U-35 abarloado al carguero alemán *Roma*



Tarjeta postal (reverso): aviso manuscrito de la llegada (firma, Serrano)



El U-35 abarloado al crucero *Cataluña*

llegar rápidamente de Madrid a Cartagena, y recoger personalmente la carta de manos del comandante, se había ocupado de tener a su disposición un tren especial que pudiera «poner en marcha» a corto plazo, en cuanto le llegara el aviso sobre la llegada desde el mismo submarino¹⁶. Este preparativo le permitió llegar a tiempo a Cartagena, donde le estaba esperando impacientemente el comandante del sumergible, quien había solicitado en vano poder permanecer en el puerto más de las veinticuatro horas que le había concedido la autoridad militar.

Por otro lado, estaba al tanto el capitán del carguero *Roma*, refugiado en el puerto desde principios de la guerra con parte de su tripulación, a cuya borda amarró el submarino nada más llegar, entregando acto seguido al capitán del barco la misiva imperial –para que la guardara por si acaso– y descargando una treintena de cajas que, presuntamente, contenían quinina para los soldados alemanes internados¹⁷. Además, el submarino empezó a reponer agua. Solo cinco horas más tarde, tras la protesta del vicecónsul británico de Cartagena ante la autoridad militar, le fue ordenado al comandante posicionarse con su submarino al lado del crucero español *Cataluña*, fondeado en medio del puerto.

(16) ADM 1/8461/155 (Visit of German S/M U 35 to Carthagen, Spain) [ADM, 155], (19) n° 233 del 26.6, carta del vicecónsul británico de Cartagena al embajador.

(17) SUHR, p. 470, n. 423. No se sabe con certeza lo que realmente contenían –desde luego, no tanta quinina–. Algunos especulan con que se podría tratar de una sustancia para la guerra biológica contra animales: la bacteria *Burkholderia mallei*, antes *Pseudomonas mallei*, con destino a Argentina. El uso de esta bacteria allí está documentado.

La noticia de la llegada de un submarino alemán corrió rápidamente por la ciudad, y mucha gente acudió al muelle para ver con sus propios ojos lo que estaba pasando. Ya antes de que el submarino fuera obligado a cambiar su posición en el puerto, varios fotógrafos profesionales se habían acercado en botes. Enseguida revelaron sus fotos que, convertidas directamente en postales, apenas unas horas más tarde circulaban ya por la ciudad¹⁸. La tripulación aprovechó la oportunidad para invitar, tanto a los marinos españoles del arsenal como, luego, a cualquiera que quisiera acercarse, a subir a bordo y visitar el submarino. Por su parte, sus miembros fueron a su vez invitados a una recepción en el Club Taurino de la ciudad¹⁹.

Por la tarde, ya anocheciendo, llegó Von Krohn en el tren especial a Cartagena, donde finalmente recibió la carta del emperador alemán.

Antes de que el submarino zarpara, a las tres de la madrugada del 22 de junio, escoltado por el crucero *Cataluña*, de las aguas jurisdiccionales españolas, siete marineros, provenientes del *Roma* y del *Caesar* —otro barco alemán refugiado en Cartagena—, y unos internados que habían llegado allí desde Portugal habían subido a bordo.

A corto plazo, la visita inesperada tuvo que ser, efectivamente, un golpe de efecto bastante conseguido, pero es difícil decir qué efectos tuvo a largo plazo. El cónsul británico escribiría en una memoria sobre lo ocurrido que los alemanes no habían conseguido lo que habían pretendido, sugiriendo incluso que la acción resultó finalmente contraproducente²⁰.

Consecuencias políticas

Las reacciones políticas por parte de los aliados no se hicieron esperar. Los embajadores de Inglaterra y Francia entregaron sendas notas de protesta al entonces ministro de Estado, Amalio Gimeno, tachando el trato dispensado al submarino y la postura española de contrarias a los convenios internacionales, solicitando además una compensación por los barcos hundidos por el U-35 tras su salida de Cartagena²¹.

La contestación española a su vez dejaba claro que, a pesar de su inesperada llegada, las autoridades portuarias y militares se habían movido dentro del marco del convenio de La Haya, que dejaba espacio interpretativo al no establecer un procedimiento específico para este caso, rechazando por otro lado cualquier responsabilidad por la actuación posterior del submarino²².

(18) Véase n. 12.

(19) Sobre estas y otras actividades, los diarios publicaron cantidad de detalles. Véanse extractos correspondientes transcritos en RÍO PELLÓN Y PÉREZ ADÁN, apéndice 1, pp. 403-411.

(20) Véase n. 16, nº 233 del 26 de junio, carta del vicecónsul británico de Cartagena al embajador.

(21) *Ibidem*. Notas de protesta oficiales (de Francia e Inglaterra) entregadas al ministro de Estado [s/n]

(22) ADM, 155, carta del ministro del Estado al embajador británico del 1 de julio.

Ya antes de que se redactara la nota aliada de protesta, tanto ingleses como franceses eran conscientes del «vacío jurídico» referente al trato de los submarinos. Algunos expertos del Foreign Office y del Almirantazgo británico ya habían puesto el dedo en la llaga advirtiendo de que había una laguna en aquel texto, redactado cuando aún no existían los submarinos como arma militar²³.

Al conocerse los detalles del incidente, entre los aliados –incluida Italia– se desató una discusión interna sobre el tratamiento de submarinos en futuros casos similares. Finalmente, decidieron solicitar que todos los países neutrales adoptaran la postura restrictiva que ya aplicaba otro país neutral en estos casos: Suecia. Esta no permitía la entrada de ningún submarino en sus aguas territoriales. Dos meses más tarde, el gobierno español decidió internar, a partir de ese momento, a cualquier submarino que entrara en un puerto nacional. No sabemos hasta qué punto esa decisión obedecía a cierta presión por parte de los aliados. Se anduvo trabajando en un real decreto a propósito de la cuestión, pero no pasó de la fase de proyecto²⁴.

¿Paralelismos accidentales?

Llegados a este punto, debiéramos retomar la pregunta inicial, modificándola un poco: ¿qué intenciones había realmente detrás de esta visita? ¿Fue una puesta en escena única y exclusivamente para provocar un efecto mediático que pudiera favorecer la imagen de Alemania entre la opinión pública española?

Unos acontecimientos *paralelos* incitan a pensar que fue algo más que esto, que fue una pieza (más) en un plan más amplio y ambicioso de conseguir una nueva vía de comunicación segura para el correo con la Península y el continente americano.

En este contexto se inscribe, a mi juicio, una «acción gloriosa» de la Marina imperial que se desarrolló de manera paralela a la acabamos de relatar. A raíz del bloqueo británico de las comunicaciones navales, unos empresarios germanos, junto con la Armada alemana, idearon una nueva forma de abastecer sus fábricas con materiales necesarios para la guerra: mediante cargueros submarinos. El primer barco civil de este tipo se empezó a construir en 1915 y se botó en primavera de 1916. Estamos hablando del U-52 *Deutschland*. Cargado de productos químicos y medicamentos que no se podían conseguir sino en Alemania, emprendió el 14 de junio su primer viaje hacia los todavía neutrales Estados Unidos²⁵. Llegó el 9 de julio al puerto de Baltimore, despertando un gran interés mediático. Cargado de 348 toneladas de caucho, 340 de

(23) *Ibidem*.

(24) Proyecto de real decreto sobre navegación de beligerantes en España, según RÍO PELLÓN Y PÉREZ ADÁN, pp. 158-159.

(25) Llevaba a bordo 163 toneladas de productos químicos y grandes cantidades de Salvarsan, un medicamento para el tratamiento de la sífilis, con un valor total de 60 millones de marcos, además de correo diplomático y correspondencia privada y comercial.



El submarino carguero *Deutschland* llegando a Baltimore

níquel y 90 de estaño, zarpó de Baltimore el 1 de agosto, para volver al puerto de Hamburgo el 23 de dicho mes²⁶.

Además de la acción comercial, el viaje de ida y vuelta había servido para inaugurar un servicio postal trasatlántico oficial y regular, de carácter submarino (*Tauchbootverkehr*), hacia Estados Unidos. Desde allí, la correspondencia podía llegar sin problema a toda Sudamérica²⁷. La estafeta de salida en Bremen funcionaba ya meses antes de esta primera travesía, disponía de su propio matasellos de salida y de entrada, e incluso de una especie de viñeta o timbre especial para el envío de valores declarados. La cantidad de correspondencia era tal que para los viajes del carguero previstos para 1917 ya se había reservado espacio para diez toneladas de sacas de correo²⁸.

En una memoria, el director del Foreign Office ya había expresado sus dudas sobre las supuestas intenciones pacíficas alemanas²⁹. Enterado por un aviso de los servicios secretos norteamericanos de que se estaba preparando el

(26) En octubre de 1916 vuelve a hacer el mismo recorrido, con carga parecida y el mismo éxito. Un tercer viaje, planeado para febrero de 1917, finalmente ya no se realiza a raíz del comienzo de la guerra submarina indiscriminada declarada por Alemania.

(27) BOFARULL, Salvador: «El correo submarino alemán en la Primera Guerra Mundial», *Revista Filatélica* (2015), 227-230 (<https://studylib.es/doc/5844524/el-correo-submarino-alem%C3%A1n-en-la-primera-guerra>).

(28) Un segundo carguero submarino, el *Bremen*, se perdió y no llegó nunca a su primer destino. La guerra submarina indiscriminada y la entrada de Estados Unidos en la guerra pusieron fin a esta conexión intercontinental. Otros cuatro submarinos del mismo tipo, ya botados o a punto de ser botados, fueron reconvertidos en barcos de guerra.

(29) ADM, 155, Confidential, nº. 74 [136879], carta E. Grey al embajador Hardinge del 10 de julio: «Iregarded this as a “try on”».



Deutschland, tarjeta de propaganda (cortesía de Deutsches U-Boot-Museum)

viaje de un submarino especial alemán hacia Estados Unidos, ya sospechaba que la visita era un intento de averiguar hasta qué punto países neutrales como España o los propios Estados Unidos estaban dispuestos a tolerar la llegada de cargueros submarinos (civiles) a sus puertos. Estas sospechas estaban más que fundadas, como demuestra una mirada a las memorias del comandante del U-35, publicadas años más tarde, donde él mismo confirma que la visita de Cartagena debía servir de prueba o ensayo para conocer las reacciones de España y de los aliados en casos parecidos³⁰.



Medalla conmemorativa del primer viaje del *Deutschland*

(30) SUHR, citando de las memorias del comandante del submarino, Arnauld de la Perrière: *U35 auf Jagd*, Gütersloh, 1938, p. 11.



Sellos especiales para el envío de valores declarados

Con toda probabilidad, alguna de las misteriosas cajas que había traído el U-35 contenía correspondencia diplomática, tal como pasaría en otro incidente parecido, acaecido medio año más tarde, cuando otro submarino arribó a la costa murciana. Allí desembarcó, en una playa cerca de Cartagena, a un saboteador alemán –con pasaporte norteamericano falso a nombre de Harry Wood–, camino de Argentina. Junto con el que sería años más tarde cónsul honorario alemán en Cartagena, Karl Heinrich (Enrique Carlos) Fricke, desembarcaron una veintena de cajas sumergibles. Por las filtraciones de informaciones que se publicaron en muchos periódicos de aquellos días, sabemos que al menos una de esas cajas contenía correo diplomático para los consulados alemanes. Una fuente de indudable autoridad ya citada –el propio jefe de la censura británica durante la guerra– habla de la entrega masiva de correspondencia comercial y privada procedente de Alemania en varios sitios de la costa mediterránea e incluso en Huelva, que había escapado del control británico y que se detectó ya reencaminada por los servicios españoles de correos³¹.

(31) «Submarine Posts to and from the Spanish Peninsula», *Report*, núm. 129, 54-55.

La valoración de los hechos mencionados llevó a uno de los periódicos que cubrían los acontecimientos de febrero de 1917 a calificar a Cartagena, en un estilo placativo y de cierta exageración mediática, de estafeta postal del imperio alemán³². En el fondo llevaba razón. Desde luego, al Almirantazgo imperial le habría gustado que fuera así, porque eso hubiera resuelto los problemas con la correspondencia peninsular y con Sudamérica. Pero otros indicios hacen pensar que no solo estaba buscando una vía alternativa y segura para el envío del correo diplomático, comercial y tal vez también privado, sino también tanteando posibilidades de usar los cargueros submarinos en construcción como barcos civiles para un intercambio comercial con la península ibérica como el que había sido organizado con Estados Unidos con anterioridad al primer viaje del *Deutschland* a Baltimore y cuya viabilidad se estaba demostrando, al menos allende el Atlántico.

Efectos colaterales

El secretismo que había rodeado la preparación de la visita a Cartagena por parte de los alemanes pudo haber tenido una influencia negativa notable para los preparativos alemanes de rearme durante la década de 1930. Estaba en juego la suerte del mítico –o más bien mitificado– Wilhelm Canaris, entonces teniente de navío y más tarde destacada figura de la Abwehr durante la segunda guerra mundial³³.

Canaris había estado en España desde principios de enero de 1915 para organizar el espionaje alemán contra Inglaterra³⁴. Su primer intento de volver a Alemania, a través de Francia e Italia, con un pasaporte chileno fracasó y tuvo que volver a la Península. Otro ensayo de recogida por un submarino cerca de Cartagena fue descubierto por los servicios secretos aliados, que descifraron las comunicaciones correspondientes entre Berlín y la embajada alemana, así que esta segunda tentativa de retorno también fracasó.

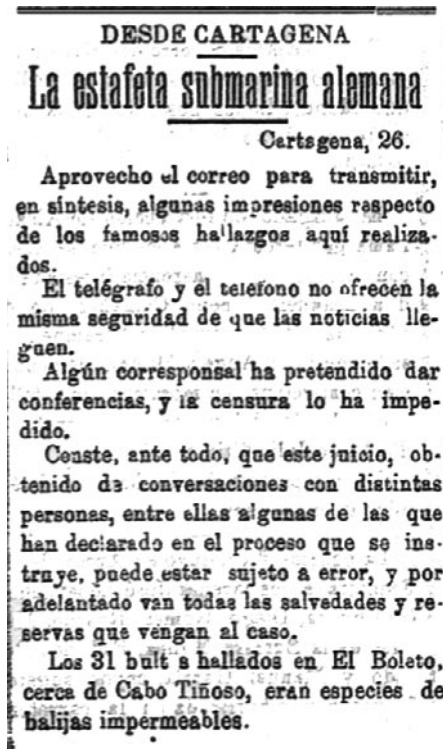
Este hecho obligó a organizar un tercer intento. Mientras este se estaba gestionando, el U-35 llegó inesperadamente al puerto de Cartagena.

El secretismo en torno a esta misión había sido tal que tan solo los altos mandos del Almirantazgo tenían conocimiento de lo planeado. Hubiera sido una oportunidad de oro para sacarle de España y llevarle a casa. Pero al encontrarse Canaris en ese momento en Sevilla, no pudo llegar a tiempo a Cartagena para aprovechar la coyuntura. Así que se tuvo que organizar otro intento de recogida, y se escogió el mismo sitio.

(32) *La Información*, 26 de junio de 1916, p. 1, col. 3; *La Rioja*, 23 de junio de 1916, p. 1, col. 4.

(33) Ciertamente no existía aún un (único) servicio secreto alemán. La Marina tenía un servicio y un agregado militar propio que se ocupaba casi en exclusiva de asuntos de aquella. El ejército de tierra también mantenía un agregado militar, aunque no disponía de red(es) de espionaje en España, al carecer esta de frontera con Alemania y no haberla considerado nunca país enemigo. Su agregado militar se debía de encargar del espionaje contra Francia e Inglaterra.

(34) SUHR, pp. 148-150.



Artículo de *La Información*



El almirante Wilhelm Canaris (1887-1945)

Ante el acoso de los agentes ingleses y franceses, Canaris se trasladó a Cartagena y se escondió durante unas dos semanas a bordo del carguero *Roma*. Los servicios ingleses se habían enterado también de la fecha aproximada y del sitio de embarque de ese nuevo intento. En una acción conjunta con los servicios franceses, mandaron desde Gibraltar y Orán varios barcos y un submarino para impedir la acción e interceptar o hundir el submarino alemán que vendría a recogerle³⁵.

Otra vez se le había encargado la recogida al comandante del submarino U-35. A pesar de los preparativos aliados para impedir la acción, Von Arnould de la Perrière, su tripulación y sus nuevos pasajeros estaban de suerte. Tanto el comandante desde el mar como Canaris desde el puerto consiguieron burlar la vigilancia aliada y española, felizmente ayudados por unos defectos técnicos fortuitos en varios barcos de la flotilla que había venido en búsqueda del sumergible. Así que Canaris, junto con otros siete alemanes internados o atrapados en España, pudo subir a bordo del submarino, que les llevó sanos y salvos al Adriático.

(35) *Ibidem*, pp. 168-170.