

LOS SUBMARINOS QUE PUDIERON SER ESPAÑOLES (1918-1985)

Albert CAMPANERA I ROVIRA

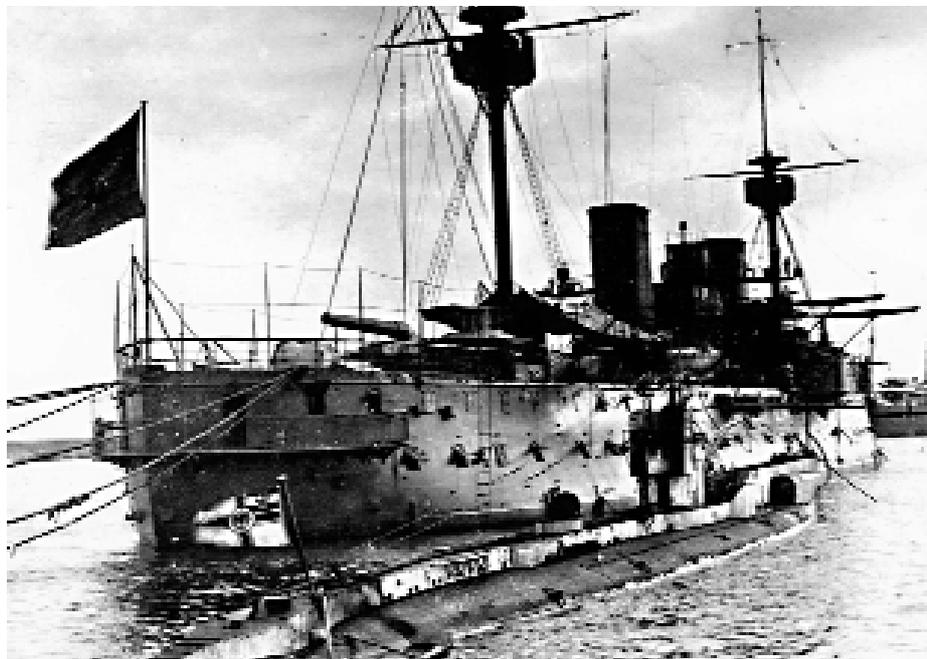


lo largo de la historia marítima, España ha sido una de las pocas naciones que hubieran podido dotarse con submarinos foráneos si la perspicacia de sus gobiernos y habilidades diplomáticas hubiera estado a la altura de las circunstancias, de acuerdo con las leyes del Derecho Marítimo Internacional. Sin embargo, el escaso peso político de España en el concierto de las naciones resultó determinante, conjuntamente con las limitadas posibilidades económicas del país, para finiquitar estas intenciones que prácticamente sólo pudieron superarse en el último tercio del siglo XX.

Y si a estas razones unimos la censura, las peripecias de los 20 submarinos que pudieron ser españoles, de una u otra manera, son prácticamente desconocidas.

Los alemanes *UB23*, *UC56*, *U39*, *UC48* y *UC74* en la Primera Guerra Mundial

En el transcurso de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), las pérdidas ocasionadas por los submarinos alemanes a la Marina mercante española pueden estimarse en 167.982 toneladas (1), por lo que en buena lógica, pese a no intervenir en el conflicto, las autoridades españolas de acuerdo con la Convención Internacional sobre los Derechos y los Deberes de las Potencias Neutrales en la Guerra Marítima, firmada en La Haya el 18 de octubre de 1907, tuvieron la oportunidad en aplicación de esta ley de confiscar un número proporcional de buques de bandera alemana o austriaca, entre los internados en puertos españoles, con el fin de compensar los hundimientos sufridos. Lamentablemente la diplomacia española, como tantas otras veces, no estuvo en consonancia para legitimar este embargo, obteniendo menos de un 10 por 100 del tonelaje perdido, bajo la forma de seis buques mercantes que tuvieron que ser ocupados casi subrepticamente para salvarlos de la voracidad aliada, siendo rebautizados todos ellos como *España* y numerados en forma correlativa (2).



Fotografía del UC-74, teniendo por babor al acorazado *Pelayo*, «el abuelo», en una de sus últimas visitas a la Ciudad Condal. (Foto: Centro de Documentación Museo Marítimo de Barcelona).

En este punto, es conveniente recordar que en el transcurso del conflicto, cinco submarinos alemanes fueron internados en España por causas diversas, aunque para ser exactos estos fueron seis, si aludimos al arribado a Cádiz el 7 de octubre de 1917 y fugado del arsenal poco después (3), originando una gran protesta por parte de las potencias aliadas, que significaron los ceses de los jefes del arsenal, junta técnica y ayudante mayor.

El primero de ellos fue *UB23*, un minador costero del tipo *UB18*, que al mando del teniente de navío Niemer (4) entró averiado por el patrullero británico *P60* en el puerto de La Coruña el 29 de julio de 1917. El segundo el *UC56*, otro minador pero del tipo *UC55*, que al mando del capitán de corbeta Kiesewetter arribó al puerto de Santander el 23 de mayo de 1918. El tercero, el *U39* oceánico del tipo *U31* al mando del capitán de corbeta Metzger, que entró en Ferrol el de 18 mayo del mismo año, quizá el más valioso. El cuarto, el *UC48* del tipo *UC46*, otro minador que el 13 de julio de 1918 al mando del teniente de navío Lorenz entró en Santander, siendo remolcado posteriormente a Ferrol por el crucero *Río de la Plata*, es el de historia más interesante, puesto que el 14 de noviembre de 1918 se ordenó su entrada en dique para reparar, saliendo del mismo el 13 de marzo de 1919 como paso previo a su

entrega a los aliados, pero con un mínimo de tripulación a bordo consiguió fugarse del puerto gallego y forzando los motores escapó del arsenal, siendo perseguido por el torpedero español *T-14* y el remolcador *Antelo*, que no pudieron evitar el autohundimiento en la ensenada de Chanteiro poco después.

Posteriormente se intentó reflotar el submarino, situado en un fondo de unos 30 metros, pero prontamente se desistió de ello. El quinto y último fue el *UC74*, primero de un nuevo tipo de minador que el 21 de noviembre de 1918 al mando del teniente de navío Schüller entró en Barcelona, pocos días después de concluir oficialmente el conflicto y el único que no estaba averiado a su arribada. Todos ellos fueron entregados a Francia en marzo de 1919, ante las poco diplomáticas exigencias de los vencedores, ante el gobierno que presidía Eduardo Dato y la escasa valía de quienes debían defender los intereses españoles en Berlín y posteriormente ante los aliados.

El Echevarrieta I

No existe la menor duda de que este submarino, fruto de un *joint venture* entre el empresario vasco del mismo nombre, afincado en Cádiz, y la empresa holandesa N. V. Ingenieurs-kantor Schcepsbouw de Fijenoord, que dirigía el ingeniero alemán Hans Techel, constituye uno de los hitos más interesantes, puesto que, debido a las cláusulas del Tratado de Paz firmado en Versalles entre los aliados y los Imperios Centrales en 1919, Alemania no podía tener ni construir submarinos, razón por la cual se creó lo que hoy en día llamaríamos un *holding* de empresas, en este caso de paja, en sendos países neutrales. Holanda para el proyecto y suministro de determinados materiales, y España para la construcción, todo ello auspiciado por el servicio secreto alemán que dirigía el entonces capitán de fragata Wilhem Canaris.

El proyecto comenzó a gestarse en 1927 con el número 111 tipo *G*, tomando forma en junio de 1928, iniciándose la construcción en febrero de 1929 con el indicativo *EI* en el astillero que en Cádiz tenía la empresa Echevarrieta y Larrinaga, constructora por cierto del *Juan Sebastián de Elcano*.

La idea principal que sustentaba toda esta operación era ante todo que los técnicos alemanes volvieran a tener la oportunidad de diseñar un submarino pese a las restricciones existentes, operación que además podría rentabilizarse comercializando el buque en España o venderse a una tercera potencia, en este caso a los argentinos, que en aquel tiempo estaban dando los primeros pasos para adquirir en Europa buques de este tipo.

Es importante señalar que este diseño constituye la base sobre la que un poco más tarde los alemanes desarrollaron otros tipos, que derivaron en el VII, el submarino por antonomasia en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial.

La botadura del *EI* tuvo lugar el 22 de febrero de 1930, poniéndose a la venta en 1932 por el precio de 13.000.000 de pesetas, después de fracasar los

contactos entre el *holding* representado por los alemanes H. Techel, F. Schürer y F. Schotte y el Ministerio de Marina, pese a los informes favorables del capitán de corbeta Francisco Guimerá, lo que no sorprende dado el fuerte antagonismo existente entre Echevarrieta y el gobierno republicano.

El asunto incluso llegó a debatirse en el Congreso, siendo ferozmente atacado por el diputado Ramón de Carranza y Fernández Reguera, pero como rectificar es de sabios, poco después el mismo diputado apoyó una proposición de ley para la compra del buque, pero revueltas las aguas parlamentarias resultó imposible su promulgación, siendo vendido en 1934 después de una sustancial rebaja del 30 por 100 a la Marina turca, que lo abanderó el 27 de diciembre del mismo año en el puerto de Valencia, recibiendo el nombre de *Gür* (5) perdiéndose de esta tonta manera la posibilidad de dotar a la Armada con un buen submarino.

Algunos autores argumentan que el motivo del rechazo fue favorecer el desarrollo del proyecto de un submarino genuinamente nacional, más tarde conocido como clase *D*, que en aquellos años dirigía en Cartagena Aureo Fernández Ávila; pero esto es ya otra historia.

Los franceses tipo 630 o clase *Sirène*

Casi al mismo tiempo que en el Ministerio de Marina se recibía la oferta para la compra del *El*, una prestigiosa firma francesa especializada en la construcción de submarinos, en concreto Les Ateliers & Chantiers de la Loire con astilleros en Nantes y Saint Nazaire, realizó otra al Gobierno de la República española para la compra o construcción bajo licencia en astilleros nacionales de submarinos de la clase *Sirène*.

Este tipo de buque, de doble casco como todos los franceses, tenía la singularidad de adoptar la forma denominada Loire-Simonot, experimentada en más de 20 unidades encargadas por cinco países diferentes.

En esencia se trataba de un modelo ampliamente probado, pero con una espartana habitabilidad debida a la estrechez del casco (6), habiéndose construido 26 unidades entre 1925 y 1934, subdivididas en dos tipos diferentes denominados de 600 y 630 toneladas.

El segundo, es decir el de 630 toneladas, que era una optimización del primero, fue el modelo ofrecido a la Marina española por un precio de 9.000.000 de francos franceses, con una mejor habitabilidad y estabilidad transversal, maniobrero y bien armado. Pero la tecnología francesa pese a los esfuerzos realizados por sus comerciales, no consiguió introducirse en el mercado español, prácticamente monopolizado por la Sociedad Española de Construcción Naval, de facto un coto británico.

Los franceses *Iris* y *Le Tonnant* en la Segunda Guerra Mundial

En el transcurso de este conflicto, el *Iris*, de la clase *Minerve*, huyó de Tolón para evitar su captura por los alemanes, a consecuencia de la ocupación de la Francia de Vichy, arribando a Barcelona falto de combustible el 27 de noviembre de 1942, bajo el mando del segundo comandante el teniente de navío François Dégé ante la ausencia del titular, abandonado en tierra por la precipitada salida. Transcurridos los plazos legales, el buque fue internado y posteriormente trasladado a Cartagena bajo la escolta de un cañonero, que para evitar la fuga se le desmontaron las dos hélices.

Esta situación daría lugar a la siguiente historia. Con el fin de paliar el déficit comercial existente a favor de la España del general Franco con la Francia del mariscal Petain, jurídicamente legal en aquellos momentos, estimado en 300.000.000 de francos franceses básicamente por la compra de productos alimenticios, fue ofrecido en venta este submarino valorado en 50.000.000, pese al obstruccionismo de su comandante circunstancial; pero los submarinistas españoles desaconsejaron la adquisición, puesto que su puesta en servicio complicaría grandemente el mantenimiento de los otros submarinos, con los que tenía escasas afinidades.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, el Gobierno español continuó durante siete meses más utilizando al *Iris* como moneda en sus pretensiones políticas, accediendo por fin a la marcha el 29 de noviembre de 1945.



El francés *Iris*, visto a un largo por la aleta de estribor, antes de la Segunda Guerra Mundial, periodo en el que protagonizó una interesante historia en aguas españolas. (Foto: M. Bar).

En cuanto al *Le Tonnant* del tipo *Redoutable*, un gran submarino de tipo oceánico fiel al Gobierno de Vichy arriba a Cádiz huyendo de Casablanca el 14 de noviembre de 1942, después de un ataque frustrado al portaaviones USS *Ranger*, a raíz de la invasión del norte de África por los Aliados, igualmente falto de combustible, éste al mando del capitán de corbeta Jean Corre. Concluido el plazo legal de estancia en puerto, prorrogado por unas horas más gracias a la gestión del agregado naval del Gobierno de Vichy en Madrid, el capitán de navío Delaye, su comandante, de acuerdo con las órdenes recibidas, decidió el hundimiento fuera de las aguas españolas al siguiente día, a las 1102 horas, transbordando la dotación a un remolcador de la Armada, después de abrir los *kingstons*.

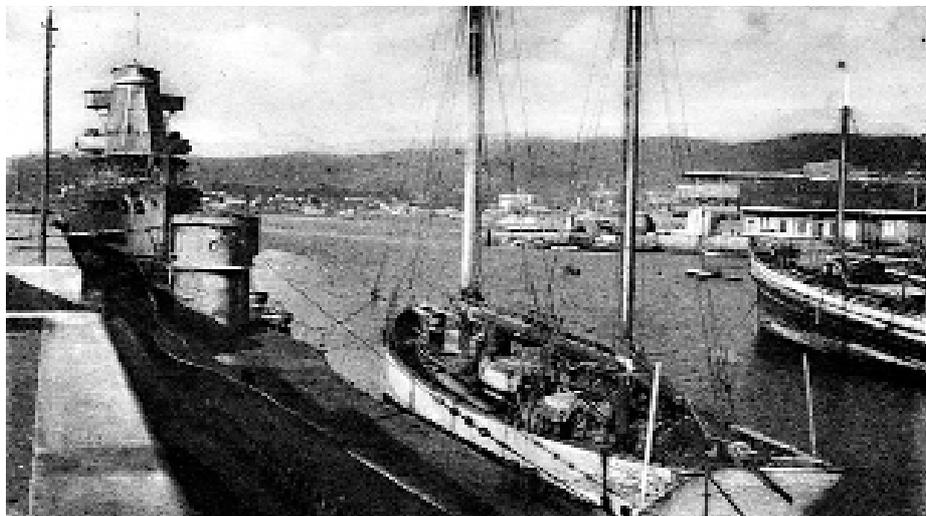
Paradójicamente, 45 años después, el BOE núm. 277 de 19 noviembre de 1987 publicaba una resolución de la Junta de Suministros del Arsenal de La Carraca, por la que se anunciaba el concurso-subasta para adjudicar los derechos de extracción del casco de un submarino francés hundido a unas ocho millas de la costa en 35 metros de profundidad el 15 de noviembre de 1942, sin determinar si era el *Iris* o el *Le Tonnant*, despiste que pudo ser evitado si el responsable de la resolución aparecida en el BOE se hubiera mínimamente documentado. Como era de esperar, el concurso subasta se declaró desierto porque el negocio de la chatarra en España ya no era un asunto rentable.

Pero no deja de ser curioso que la prensa española de la época, maniatada por una feroz censura, no hiciera la menor alusión a la arribada de estos submarinos, que evidentemente por el número de testigos presenciales jamás pudo ser un secreto, excepto para las cortas luces de algunos personajes.

Los alemanes *U760* y *U167* en la Segunda Guerra Mundial

En el curso de la Segunda Guerra Mundial, si de verdad se hubieran aplicado en España las cláusulas de la Convención de La Haya de 1907, el número de buques internados, especialmente mercantes, hubiera sido notablemente superior a los del anterior conflicto. Pero las simpatías del nuevo régimen, claramente a favor del Eje, convirtieron las arribadas forzosas de submarinos en meras escalas técnicas, por lo que de facto sólo se internó el alemán *U760* del tipo *VIIC* cuando se comenzó a vislumbrar claramente la victoria aliada.

Éste arriba a Vigo el 8 de septiembre de 1943 amarrado al costado del crucero *Navarra*, al mando del teniente de navío Otto Ulrich Blum, seriamente averiado al norte de las islas Cíes por un avión *Wellington* perteneciente al 179 Escuadrón de la RAF, a remolque de los pesqueros gallegos *Nuevo Florentino Lago* y *Salvador Lago*, propiedad del armador de Bouzas Florentino Lago Comesaña, quien recibió como obsequio los prismáticos Zeiss del comandante y un millón de pesetas en concepto de salvamento.



Rarísima fotografía del *U760* amarrado en el puerto de Vigo, teniendo por babor un motovelero y por popa el gastado crucero *Navarra*. (Foto: M. García García).

Rápidamente inspeccionado por las autoridades y ante la imposibilidad de una reparación de fortuna dentro del plazo legal, de acuerdo con las órdenes del Ministerio de Marina, el *U760* quedó internado y su dotación alojada en la Estación Naval de La Graña, permaneciendo en la misma hasta el final de la guerra.

En septiembre de 1944, el buque fue puesto en dique seco para obras de mantenimiento, siendo reparado parcialmente por un núcleo de la dotación al mando del teniente de maquinas Gerd Halwe, con el auxilio de los astilleros locales. Momento en que le fue desmontado uno de los motores diésel para generar electricidad con destino a la Compañía de Tranvías de Vigo en Corujo.

Meses después, concluida la guerra, a los aliados no les falta tiempo para exigir su rápida entrega, exactamente tres semanas después de la rendición incondicional de Alemania, en un gesto que no tenía otra intención que manifestar el desagrado que sentían por el gobierno del general Franco, presentándose en Vigo el destructor británico HMS *Wilton* y el remolcador de la misma bandera HMS *Encore*, quienes rápidamente se llevaron el buque sin hacerse cargo de entrada de ninguno de los gastos que había ocasionado.

Pero al respecto, es extraño que oficialmente el Gobierno español, tan amigo de la Alemania nazi, no realizara ninguna tentativa para la compra del submarino, cuando existía un claro precedente con el *U573 (7)* en julio de 1942. Situación que incluso hoy en día aparece bajo una fuerte nebulosa, puesto que una de las personas que podría aportar algo nuevo, el entonces

agregado naval español en Berlín, capitán de corbeta Manuel Espinosa Rodríguez, no hace la menor alusión del asunto ni en sus colaboraciones con la REVISTA GENERAL DE MARINA, ni en su voluminoso libro *Aventuras y desventuras de un oficial de Marina*, lo que no deja de sorprender.

En cuanto a la historia del *U167*, ésta no comienza en realidad hasta 1950, dado que este submarino del tipo *IXC40*, conocido familiarmente como *milchkuh*, es decir, vaca lechera, uno de los más grandes construidos para la Kriegsmarine, dado su rol de aprovisionador, se encontraba en un fondo de unos 30 metros, escorado a babor sobre un banco de arena. El buque en cuestión había sido hundido por su dotación, al mando del capitán de corbeta Kurt Strum, a unas cuatro millas frente a la costa de punta de las Burras (Gran Canaria), al no poder retornar a la base el 6 de marzo de 1943.

El hecho no pasa desapercibido y aunque se ignora cómo fue repatriada la dotación el lugar del hundimiento era *vox populi*, por lo que algunos particulares canarios se interesaron en la recuperación, tomando cartas en el asunto la empresa madrileña Recuperaciones Marítimas S. A., teniendo como objetivo venderlo a la Armada o en su defecto comercializarlo como chatarra.

Los trabajos para reflotarlo comenzaron en el otoño de 1951, con el auxilio del remolcador *Fortunate* y una barcaza, taponando los buzos una brecha de tres metros de longitud, y tras varios días de trabajo se consiguió reflotarlo el 23 de diciembre, pero como la bomba de achique resultaba insuficiente para conducirlo a puerto fue necesario remolcarlo hasta morro Besugo, de menor profundidad, consiguiendo concluir satisfactoriamente la operación cuatro días después.

El 2 de enero de 1952 el *Fortunate* remolcó al *U167* hasta el Puerto de la Luz, quedando atracado en el muelle de la base naval. Allí permaneció hasta finales de dicho año, en que por orden del nuevo ministro de Marina, almirante Moreno, tuvo que ser sacado de dicho muelle y conducido al interior de la bahía del Refugio, quedando fondeado frente al castillo de la Luz durante un tiempo más.

Rechazado por la Armada, puesto que parte de sus componentes nada tenían que ver con el tipo *VIIC* al que pertenecía el *U573*, en aquel entonces ya denominado *G7*, los propietarios legales del submarino efectuaron gestiones para su venta a Israel o Argentina, igualmente fallidas, por lo que se procedió al desguaze y venta de sus motores diésel, adquiridos por la Naviera Compostelana para los fruteros Astene Primero y Astene Segundo.

Sin embargo, en el curso de esta fase en la que participaron varios comerciantes de Las Palmas, los operarios localizaron en el interior de los tubos lanzatorpedos tres torpedos *G7a*, con el consiguiente riesgo de explosión, requiriendo los servicios de un torpedista español, que consiguió desactivar las cargas iniciadoras y las espoletas de los mismos en septiembre de 1953, continuando lentamente el desguaze en el muelle Woermann, operación que concluyó en el pequeño embarcadero de madera de la casa Elder, cerca del Real Club Náutico, a mediados de 1959.

El holandés *Dolfjin*

Históricamente Holanda ha sido una de las ocho naciones (8), capaces de proyectar y construir submarinos propios, pero en la década de los años 50, al igual que hoy en día, la I + D resultaba carísima, por lo que no sorprende que en 1952 la Marina holandesa, recién salida de una guerra colonial, no estaba para muchas alegrías, por lo que resultaba acuciante reducir el costo que significaba la construcción de la clase *Dolfjin S808*. Esta serie, diseñada por la N. V. Nederlandche Vereenigde Sheepsbouw Bureaux, bajo la dirección del ingeniero M. F. Gunning, fue la escogida para ofrecer a la Marina española, o en su defecto la licencia de construcción, con el fin de amortizar parte de la inversión realizada.

En esencia el proyecto introducía la novedad de realizar un submarino formado por tres cascos independientes, acoplados en forma triangular y envueltos a su vez en un casco exterior ligero, habilitándose los espacios existentes entre los cuatro cascos para alojar tanques de combustible y lastres. Como el principio era novedoso, surgieron bastantes reticencias en la propia Marina holandesa, por lo que el producto fue ofrecido a otras naciones, entre ellas, como hemos visto, la española, en abril de 1952, de la mano del propio Gunning, siendo evaluado por la Dirección de Industrias y Construcciones Navales Militares, que lo consideró de construcción complicada y cara.



El interés de los constructores holandeses para aligerar el costo en I + D del proyecto *Dolfjin* les llevó a ofertar este submarino a varias naciones. En la imagen le vemos saliendo de Barcelona a últimos de la década de los 50, teniendo por estribor el portaaviones *Karel Doorman* antes de su venta a los argentinos. (Foto: archivo A. Campanera i Rovira).

En consecuencia en enero de 1953, la Armada desechó la oferta del *Dolfjin*, puesto que la economía del país no estaba en situación para acometer experimentos industriales, aunque existía el claro precedente del *EI* y de los *Tiburo - nes* y *Focas*; sin embargo los holandeses insistieron nuevamente en abril, mejorando las contraprestaciones, ofreciendo asistencia técnica no solamente para los submarinos, sino también para la construcción de destructores y cruceros.

Pero ante la inminente firma de los acuerdos con los Estados Unidos de América, que se realizó el 26 de septiembre de este mismo año, la institución no quiso implicarse en la adopción de tecnología holandesa, pese a la gestión personal del ingeniero Gunning, que en abril de 1954 volvió a intentarlo por última vez, tesón que se vio recompensado poco después en su país natal, que inició la construcción de las dos primeras unidades de esta clase en diciembre.

El anteproyecto nacional Z

Poco antes de recibir la oferta holandesa, la recién creada Oficina Técnica de la Empresa Nacional Bazán, la actual Navantia, con sede en Madrid, en la que se había formado un equipo de especialistas en submarinos en torno a los técnicos alemanes refugiados en España, al concluir la Segunda Guerra Mundial, desarrolló su primer trabajo de envergadura en la forma de un nuevo submarino inspirado en los avances que la industria de aquel país había logrado en este terreno.

El submarino, codificado como Z, era de facto un derivado del tipo XXVI, con el que guardaba exteriormente una gran semejanza. Diseñado en sus líneas maestras en 1944, pero que por los avatares del conflicto nunca se construyó. Sustituyendo los tubos lanzatorpedos en asentamientos oblicuos a crujía y la sofisticada turbina Walter por un motor diésel, aunque en principio se contó con ella, incorporó la importante novedad de la propulsión monoárbol.

Pero en realidad el buque nunca supera la fase de anteproyecto y menos de construcción, puesto que en la España en aquel tiempo la soldadura continuaba siendo para la construcción naval una asignatura pendiente.

Sin embargo resultó un buen punto de partida para evaluar las posibilidades reales que para el diseño y construcción de submarinos existían en España en este largo y tenebroso periodo de autarquía industrial que el régimen preconizaba.

Por otro lado, el decepcionante recuerdo que se arrastraba con la serie D, única experiencia en este campo desarrollada en España durante la Segunda República, hacía que todo lo que significaba I + D se observara con recelo, puesto que el país no estaba para muchas alegrías pese al triunfalismo oficialista; no olvidemos que es la época de coches como el Eucort y el Biscuter y aviones como el *Alcotán*.

Al respecto es bueno recordar que la REVISTA GENERAL DE MARINA publicó hace algún tiempo un cuadro comparativo entre el Z y el *Dolfjin* en un trabajo

de carácter histórico, pero no cabe la menor duda que resulta ilógico, puesto que ambas unidades eran el producto de conceptos diferentes, no cabiendo entre ambas otra analogía que la cronológica.

El británico *Virulent*/griego *Argonaftis*

Concluida la Segunda Guerra Mundial, la Marina británica cedió varias unidades a los países aliados en régimen de préstamo. En estas condiciones se encontraba el *Virulent*, P95, uno de los 22 submarinos costeros que formaban la clase V, los primeros de construcción totalmente soldada en Gran Bretaña, diseñado especialmente para operar en el Mediterráneo.

Prestado a la Marina griega en 1946, que se encontraba en un estado calamitoso, acentuado por el motín de su Flota basada en Alejandría en 1944, fue rebautizado como *Argonaftis Y15*, manteniéndolo en servicio hasta 1958.

En 1961 el buque fue devuelto, saliendo remolcado del puerto de Salamis con destino al Reino Unido para desguaze; pero en el curso de la navegación por el golfo de Vizcaya, el submarino perdió el remolque en medio de un fuerte temporal, siendo encontrado por los pesqueros vascos *María del Coro Dominadora* y *María Jesús Dominadora* (9) que lo condujeron hasta el puerto de Pasajes con grandes dificultades.

Examinado por las autoridades correspondientes, la Armada lo rechazó puesto que era pura chatarra flotante, saliendo a la venta en pública subasta en aplicación de la ley vigente, que prescribía que el 50 por 100 era propiedad del Estado, deduciendo de este porcentaje un 5 por 100 que pasaría a la Caja Central de Crédito Marítimo. En cuanto a la otra mitad, ésta debía ser repartida entre las tripulaciones de los buques que efectuaron el salvamento y el armador.

El hallazgo de un submarino abandonado, sin dotación y herméticamente cerrado, desborda la imaginación de los medios con titulares sensacionalistas como: «Un submarino fantasma...», incluso la embajada británica intentó argumentar derechos de propiedad jurídicamente improcedentes. Tasado el buque en 65.000.000 de pesetas, la primera subasta fue declarada desierta, al igual que la segunda, con una notable reducción del precio inicial, igualmente desierta, vendiéndose en la tercera a quien ofreciera una mayor cantidad, en este caso 5.000.000 de pesetas, desguazándolo seguidamente en el mismo puerto de Pasajes una empresa donostiarra en marzo del mismo año.

Los estadounidenses *Barbel*, *Salmon*, *Sailfish* y *Darter*

A mediados de la década de los 50, una vieja amiga de la Armada como era la Electric Boat Company de Groton en Connecticut, constructora en su momento del *Isaac Peral* (1917-1932), ofreció a la Marina la venta o cons-

trucción bajo licencia del tipo *Barbel SS580*, que de facto sería el último diseño americano de un submarino convencional diésel-eléctrico, incorporando mejoras técnicas de la importancia de un centro de combate centralizado, la propulsión mono-árbol, timones de buceo en la vela y líneas hidrodinámicas casi perfectas en forma de gota de agua, adaptándolo a las especificaciones españolas.

Sin embargo, la falta endémica de recursos económicos, el inmovilismo de ciertos almirantes y la carencia de una doctrina submarinista clara, de acuerdo con los nuevos planteamientos que la Guerra Fría imponía, obligaron a renunciar al proyecto.

Pero es bueno recordar, que el *Barbel* fue el modelo sobre el que los diseñadores de la Electric Boat Company basaron durante largo tiempo el desarrollo hidrodinámico de los nucleares de ataque, cuyo primer ejemplar fue el *Skate SSN578*.

Como colofón a la saga americana, conviene recordar que a finales de 1977 la Marina norteamericana ofreció a la Armada española los USS *Sailfish SS572* y USS *Salmon SS573*, ambos submarinos los mayores convencionales existentes en el mundo occidental, utilizados como banco de prueba para una serie de cometidos, como el de radar *pickets* (SSR), según los Programas Migraine y Auxiliary (AGSS), así como para ensayos con un nuevo vehículo de rescate submarino codificado DSRV (*Deep Sumergence Rescue Vehicle*), siendo unos 10 años más modernos que los cinco de la *Serie 30* en servicio, pues habían sido construidos entre 1953 y 1956, transformando el primero en 1961 y el segundo en 1968. Concluidas las pruebas retornaron a su función inicial, es decir, la convencional de ataque SS según la versión *Guppy III* (Programa FRAM II) en 1969.

Ello motivó el traslado a los Estados Unidos en enero de 1978 de una Comisión de la Armada, presidida por el entonces capitán de navío Juan Antonio Gárate Coppa, jefe del Arma Submarina, y el capitán de corbeta Vicente Cuquerella, comandante del *Cosme García S-34*, entre otros con el fin de inspeccionar los mencionados buques, que con sus 110 metros de eslora eran los mayores submarinos convencionales de la Marina norteamericana, desde los lejanos tiempos del *Narwhal SS-167* y *Nautilus SS-168* en 1929.

Pero cuando arribaron a Washington, se les informó de que sólo estaba disponible el *Salmon SS-572*, puesto que el *Sailfish SSR-773* aún se retendría algún tiempo más para continuar con los ensayos del vehículo de rescate submarino DSRV.

Dado el estado de los buques, sumamente gastados, cosa generalmente usual en los buques de segunda mano y de procedencia americana, la comisión, con buen criterio, recomendó rechazarlos, puesto que la incorporación hubiese sido muy costosa y la Armada española, afortunadamente, de cara a 1980 ya no era la de 1960 en doctrina ni material, siendo dadas de baja ambas unidades la primera aquel mismo año y la segunda el siguiente.

El *Darter* SS-576 fue el último submarino ofrecido por los americanos para aligerar el gasto que suponía para la Armada norteamericana mantener en servicio un prototipo que se había diseñado como réplica a los soviéticos de la clase *Whisky*. El buque era una optimización de la clase *Tang* SS-563; pero la drástica decisión adoptada por el Pentágono de que todos submarinos americanos debían de ser a corto plazo de propulsión nuclear lo convirtió en una *rara avis*. La oferta no interesó, y en 1988 el buque pasa a la reserva, siendo desguazado en 1990.

Los *Oberon* británicos

Los estudios realizados por el EMA para la construcción en España bajo licencia de fragatas británicas de la clase *Leander*, afortunadamente torpedeadas por el sectarismo del premier Harold Wilson, que llegó a la estupidez de afirmar en la Cámara de los Comunes que el Gobierno de su graciosa majestad británica no lo podía permitir, puesto que podrían ser empleadas para «reconquistar» Gibraltar, comprendían también submarinos de la clase *Oberon*.

Estas negociaciones comerciales, de haber concluido satisfactoriamente, nos hubieran puesto nuevamente en manos de la tecnología británica. Tremendo error auspiciado por algunos políticos y militares tropezando otra vez con la misma piedra, puesto que esta potencia jamás ha tenido amigos, sino intereses. Sin olvidar que además ya no era puntera y que tan caro había costado librarse de ella, lo que en su momento constituyó una de las bazas propagandísticas del primer franquismo.

Sin embargo la Armada, con una visión más pragmática de la realidad, había elaborado a través de la ESUBO un amplio informe acerca las características y prestaciones del mencionado modelo, que *de facto* fue el penúltimo submarino convencional diseñado en la Gran Bretaña. El buque en cuestión era el *Oberon*, una optimización de la clase *Porpoise*, más silencioso e incorporando en su construcción nuevos materiales, como la resina sintética vitrificada, con la que se recubrió la vela.

Éste era un submarino discretamente resuelto y que tuvo un relativo éxito comercial, puesto que fue vendido a marinas como las de Canadá, Australia, Brasil y Chile, pero para las necesidades de la Armada española era un buque excesivamente grande, que en el Mediterráneo un auténtico *cul de sac* hubiera sido presa fácil de la aviación y unidades antisubmarinas soviéticas, pudiendo decirse que el rechazo del *Oberon* implicado en el escándalo *Leander* ha sido una de las mejoras cosas que a la Armada española le han pasado, permitiendo a la institución adoptar tecnología americana mucho más avanzada en una primera fase y francesa después.

Un submarino de propulsión nuclear. El *Améthyste*

A mediados de la década de los 80, con un flamante gobierno socialista en el poder y un novel Ministerio de Defensa, por la prensa nacional comenzaron a correr noticias a cerca la posibilidad de que España construyera un submarino de propulsión nuclear. El hecho no debía sorprender lo más mínimo, excepto para los vociferantes grupúsculos antitodo, puesto que era la continuidad lógica en aquellos momentos al desarrollo emprendido por el Arma Submarina Española, cuya última unidad puesta en servicio, el *Tramontana* un clase *Agosta*, era la puerta de acceso natural para la realización de un submarino de propulsión nuclear, siguiendo los mismos pasos que la Marine Nationale Française había efectuado con excelentes resultados.

Este buque, al igual que los dos tipos precedentes de patente francesa, debería ser el *Améthyste* (acrónimo de *Améliorament Tactique, Hydrodynamique, Silence, Transmisión, Écoute*) quinto de la clase *Rubis*, que encabezaba la segunda serie de submarinos nucleares de ataque (SNA) compuesta por dos unidades (10).

Algo más grande que los *Agosta*, conserva prácticamente sus líneas hidrodinámicas, excepto los timones de buceo ubicados en la vela, y obviamente sustituye la propulsión diésel-eléctrica por la nuclear (11).

Pero según la prensa de la época, surgieron discrepancias en el Gobierno que presidía Felipe González al respecto, cuando el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, afirmó en una cumbre de la OTAN que: apoyaría la construcción del submarino nuclear, porque reforzaría la presencia española en el área del Atlántico central y en el Mediterráneo como segunda potencia, al nivel de Francia o la Gran Bretaña.

Esta aseveración, apoyada por ciertos articulistas de la prensa capitalina, afirmaba que la industria española estaba capacitada para construir un buque de propulsión nuclear. Basándose en la afirmación que realizó el contralmirante Ruiz Montero, jefe de la División de Logística de la Armada y el presidente de la E. N. Bazán, Félix Alonso Majagranzas, en el curso de una rueda de prensa.

Un poco más adelante, se dijo que la posibilidad de que la siguiente serie de submarinos pudieran ser nucleares era algo que no se había descartado aunque, según afirmaban tanto la Armada como la Bazán, el proyecto estaba abierto, en palabras del embajador de Francia Pierre Guidoni.

Pero la disparidad de criterios entre la Marina y el Ministerio de Asuntos Exteriores torpedea el proyecto, según afirmaron fuentes militares, puesto que la filosofía reinante en el Cuartel General de la Armada era contraria a construir submarinos nucleares en los próximos años, por dos razones: una sola unidad no permite obtener una operatividad real por la servidumbre de todo buque de guerra de tener que permanecer en la base un número de semanas al año. Aunque este tiempo muerto sea menor que en uno convencional; por ello serían necesarios como mínimo dos submarinos.

Pero la razón de mayor peso argüida por los marinos se refería a que la construcción de un *Améthyste*, sacrificaría el presupuesto previsto para el III Plan Naval a desarrollar entre los años 1987-1994. No obstante, el ministro de Defensa se mostró inclinado a acometer el programa de construcción de un arma submarina nuclear en línea con la prioridad estratégica española, haciendo sentir la soberanía española en los archipiélagos canario y balear, frente a las apetencias de otras marinas regionales.

Sin embargo, en la práctica todo este cúmulo de declaraciones no condujo a otra cosa sino a que algún marino de los muchos que laboran en la institución diera por buenas las especulaciones y se adelantara a los hechos, creando el acrónimo de SUBESPRON para el submarino en cuestión, es decir SUBmarino ESpañol de PROpulsión Nuclear.

Conclusiones

A lo largo de esta pequeña historia, hemos visto desfilar a 20 submarinos de seis nacionalidades distintas, que de una u otra forma pudieron ser españoles, pero en general podemos alegrarnos de que no lo fueran, porque la mayoría de ellos estaba superado o en su defecto muy gastado. Pero de todas estas historias, lo más lamentable es el hecho de evidenciar el poco peso de España en el concierto de las naciones, unido a la escasa valía de algunos diplomáticos defendiendo los intereses del país.

Es posible también que algunos de estos se escandalicen si se toman la molestia de leer este artículo, pero los hechos son éstos y los resultados conocidos, debiendo remitirnos a ellos si pretendemos una visión amplia y veraz.

Analizados con la perspectiva que comprende el periodo de esta historia (1918-1985), se observa que excepto el *EI*, el *Barbel* y el *Améthyste*, cada uno en su momento, fueron oportunidades que por una serie de acontecimientos que escapan de este trabajo no enarbolaron jamás el pabellón sangre y oro, por lo que todo lo demás es pura anécdota, pero aunque sea indirectamente y en letra pequeña, forma parte de la Gran Historia del Arma Submarina en España.

En cuanto al SUBESPRON, el sentido práctico de los marinos ha tenido su recompensa, puesto que hoy en día los sistemas anaerobios ofrecen buena parte de las ventajas de uno nuclear, sin tener que generar una especial infraestructura terrestre ni despertar las iras de los ecologistas.

HISTORIAS DE LA MAR

- (1) Acerca de esta cifra existen discrepancias; sin embargo es lo suficientemente esclarecedora como para percatarnos del castigo que sufrió la Marina mercante española.
- (2) Ver REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre de 1975.
- (3) Se trataba del UC-52, al mando del capitán de corbeta Ludwig Sahl.
- (4) Otros autores dan como comandante a un tal Voigt.
- (5) Como curiosidad al respecto cabe señalar que una preciosa maqueta del Gur puede admirarse hoy en día en el Museo Naval de Estambul.
- (6) En este punto el autor no puede por menos que dejar de recordar su experiencia personal bastantes años después a bordo del *Arethuse*, donde excepto en la isla era imposible mantenerse erguido.
- (7) Como este submarino no fue internado a todos los efectos sino comprado, no figura en esta historia.
- (8) En Europa son: Alemania, Francia, Holanda, Italia, Rusia, Reino Unido y Suecia. En América, los Estados Unidos, y en Asia, Japón.
- (9) Arturo Rey, Antonio Sonzeiro y Manuel González fueron los marineros que abordaron con gran riesgo este submarino para fijarle un cabo de remolque.
- (10) El *Améthyste* y el *Perle*.
- (11) El autor ha tenido la oportunidad de visitar detenidamente el *Emeraude*, cuarto buque de la clase *Rubis*, en octubre del 2001.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo; ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid 1972.
- ANTIRE, Jean-Jacques: *L'Aventure Heroique des Sous-marins Français 1939-1945*. Editions Maritimes & d' Outre-Mer 1984.
- COCKER, M. P.: *Royal Naval Submarines 1901-1982*. F. Warne Editors. London 1982.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Sin perder el Norte*. Ediciones Quirón. Valladolid 2003.
- GABLER, Ulrich: *Construcción de Submarinos*. Editorial San Martín. Madrid 1982.
- GARIER, Gerard: *Les sous-marins en France*. Marines Editions. Nantes 1999.
- GARCÍA DOMINGO, Enric: *¿España Neutral? La Marina Mercante Española en la I Guerra Mundial*. Real de Catorce Editores. Madrid 2005.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Naufragios en la costa de Cantabria*. Edición del autor. León 1976.
- HERZOG, Bodo: *60 Jarhe Deutsche Uboote 1906-1966*. J. F. Lehmanns Verlag. München 1968.
- HOCHMAN, Natacha & Picard, Michel: *Des Sous-marins et des hommes*. Marines Editions. Nantes 1998.
- HUAN, Claude: *Un siecle de sous-marins. Marines & Forces Navales*. Marines Editions. Nantes 1999.
- LIPSCOMB, F. W.: *British Submarine*. Conway Maritime Press. Greenwich 1975.
- MASSON LE, Henri: *Les Sous-marins français, des origines à nos jours*. Editions de la Cité Brest. París 1980.
- MILLER, David: *Modern Submarines. Salamander Book*. London. New York 1989.
- POLMAR, Norman: *The american submarine*. Published USN and A. Annapolis 1981.
- PRESTON, Anthony, BATCHELOR, John: *Submarines since 1919*. BPC Publishing. Leeds 1974.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina Española*. Edita E. N. Bazán. Barcelona 1983.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción Naval Militar Española 1730-1980*. Edita E. N. Bazán. Barcelona 1980.
- RÖSSLER, Eberhard: *Die deutschen U-Boote und ihre Werften*. Bernard & Graefe Verlag. München 1980.
- RÖSSLER, Eberhard: *Geschichte des deutschen Ubootbaus*. J. F. Lehmanns Verlag. München 1975.
- TOJO RAMALLO, J. L.: *Lobos acosados*. Laverde Ediciones. S. de Compostela 2001.