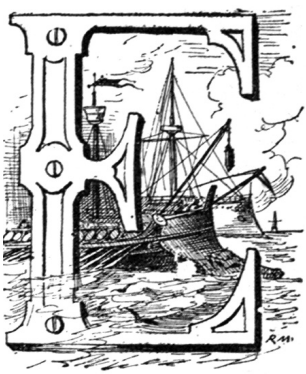
LA AVENTURA DEL SUBMARINO DE AVILÉS *LUIGI TORELLI*

Ignacio GONZÁLEZ POSADA
Ingeniero indusrial



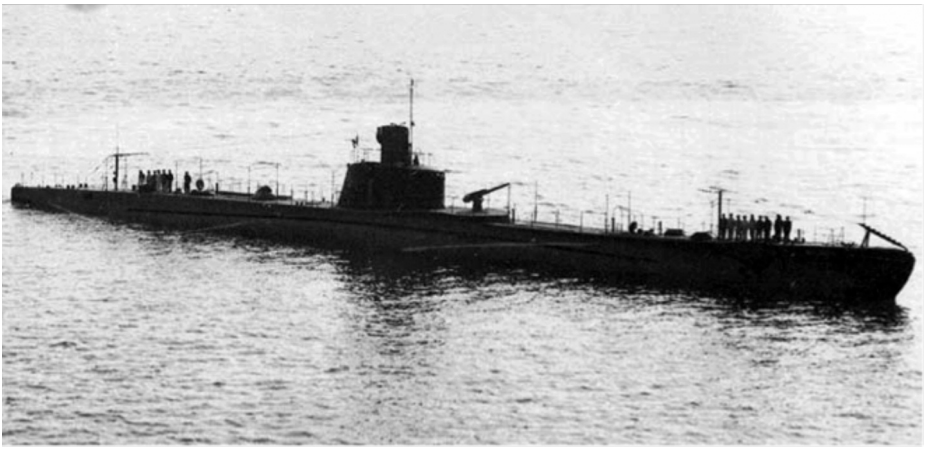
L submarino *Luigi Torelli* pertenecía a la clase *Marconi* y fue botado el 6 de enero de 1940. Tenía una eslora de 77 m, 6,8 de manga y 4,8 de calado. Desplazaba 1.400 toneladas. Cuando Italia entró en la Segunda Guerra Mundial en junio de 1940, cruzó el estrecho de Gibraltar, alcanzando la que iba a ser su nueva base, conjunta con los alemanes, en Burdeos. Patrulló un área cercana a las Azores y hundió seis barcos aliados.

En la noche del 3 de junio de 1942, aproximadamente a 70 millas del cabo de Peñas, fue atacado por un avión aliado que le ocasionó graves daños. Su comandante, Augusto Migliorini, puso rumbo a la costa más cercana. Fue entonces cuando comenzó nuestra relación con el *Luigi Torelli*.

En cabo de Peñas

El día 4 de junio de 1942 a las 11:00 horas, el vigía de San Juan de Nieva comunica a la Comandancia de Marina de Gijón y a la Ayudantía de Avilés, mediante un telegrama urgentísimo, que «frente a Arnao y a media milla aparece un submarino sin nacionalidad rumbo Este, bordeando costa a toda velocidad». A las 11:30 el semáforo de Peñas trasmite por teléfono: «En isla Erbosa está embarrancado un submarino alemán y necesita auxilio antes de que baje la mar».

Sin conocer su posición, con dificultades de gobierno, buena mar y densa niebla, el *Luigi Torelli* embarrancó en las peñas Corberas, cerca de isla Erbosa, en el cabo de Peñas. La embarcación *Rogelio* de Luanco, que estaba en las inmediaciones, condujo a tierra a cinco tripulantes, que llegaron al semáforo de Peñas, a 117 m sobre el nivel del mar. Otra llevó al segundo comandante del submarino a Luanco, y de allí por carretera a Gijón. Toda Asturias se movilizó. De Gijón, Musel y San Esteban salieron barcos para prestar auxilio.



Submarino *Luigi Torelli*. (Fotografía facilitada por el autor).

De Avilés, a bordo del bou *Panxon*, salió el ayudante de Marina de esta localidad, capitán de fragata Amador González-Posada.

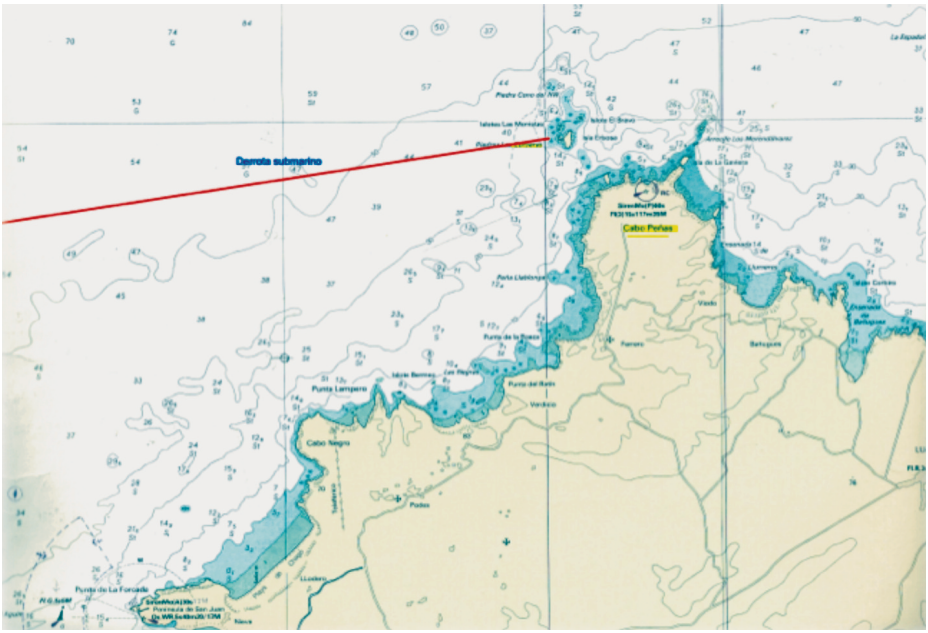
En principio se consideró que el submarino estaba totalmente perdido. Se ordenó salir de Ferrol al destructor *Velasco* para salvar hombres y pertrechos, aunque poco después la orden fue suspendida.

Tras llegar al submarino, el ayudante de Marina de Avilés envió una comunicación radiotelefónica desde el mismo: «Estoy a bordo, varado, no tiene averías de importancia, intentaré salvamento a las 21:00 h con bou *Panxon,* siendo de esperar por condiciones en que se encuentra quede a flote». Este dirige la operación de salvamento con éxito. El *Luigi Torrelli* es reflotado y pone rumbo a Avilés por sus propios medios, quedando amarrado en el muelle de Raíces el día 4 de junio.

En Avilés

La Comandancia de Marina de Gijón informó con todo detalle al comandante general del Departamento de Ferrol, al cónsul en Gijón y a la Embajada de Italia. España, un país neutral, solo podía autorizar la estancia de 24 horas de un buque beligerante.

El 5 de junio el submarino solicita varar en una playa de la ría para que un buzo reconozca la avería. El personal repara como puede la avería con soldadura y cemento. Ese mismo día 5, sobre las 17:00, pasa un avión desconocido a baja altura. Se recibe la orden de Ferrol, cifrada, de desmontar las bombas de inyección, los árboles de levas y el aceite de los motores diésel para dejarlo



Derrota del submarino.

sin propulsión. A las 22:15 h se manda realizar la operación a primera hora del día siguiente, 6 de junio. Sin embargo, a las 22:33 se ordena aplazarla.

En Madrid se desarrolla la batalla diplomática, que tiene como protagonistas a los ministros españoles de Marina y Exteriores, así como a los embajadores y agregados navales de Italia y de Inglaterra. Por fin se toma una decisión. A las 15:00 del 6 de junio, el ministro de Marina comunica directamente por teléfono al comandante de Marina de Gijón que si el submarino no sale antes de las 24:00 h del 6 de junio quedará internado.

Justo a la hora límite, el *Luigi Torelli* sale a la mar, llevando a bordo a un conocido patrón de costa de Gijón. En un posterior informe reservado de 1 de julio de 1942, dirigido al almirante, comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol, el comandante de Marina de Gijón escribe**:** «Debo significar a V. E. que todo el personal que acudió desde los primeros momentos lo hizo con todo espíritu y celo». Cita nominalmente a los que se han distinguido en la operación de salvamento, en este orden: ayudante de Marina de Avilés: Amador González-Posada, del que dice «… pues mientras la opinión del comandante (del submarino) era francamente pesimista, la del Sr. Ayudante, después del reconocimiento que efectuó, informó que el sumergible sería puesto a flote con todo éxito como así sucedió bajo su acertada dirección»;

después cita al práctico del puerto de Avilés, José Izaguirre Zárraga; al práctico del puerto de San Esteban, Salvador Villar; al patrón de la embarcación *Rogelio,* José María García Granda, y a sus tripulantes, Rafael García García y Andrés.

Los espías

En España había espías británicos y en Avilés también. Víctor Solís Suárez era uno de ellos. Vecino del barrio avilesino de Villalegre, tenía la misión de conseguir información de interés militar, presencia de fuerzas, datos de costas, playas, entradas y salidas de barcos de Avilés. Recabó datos del submarino e informó por teléfono con las claves convenidas a una tienda de electricidad de León que servía de tapadera y que tenía una emisora instalada en la trastienda. Desde allí, su jefe, el agente Rivero, pudo transmitir esta información a Londres. También avisa a los agentes de la costa asturiana en Candás, Luanco, Gijón y Villaviciosa, y a los Santander y Bilbao, que estaban pendientes de instrucciones. Así pues, el submarino iba a ser seguido por toda la costa.

En Santander, alojamiento y tomadura de pelo

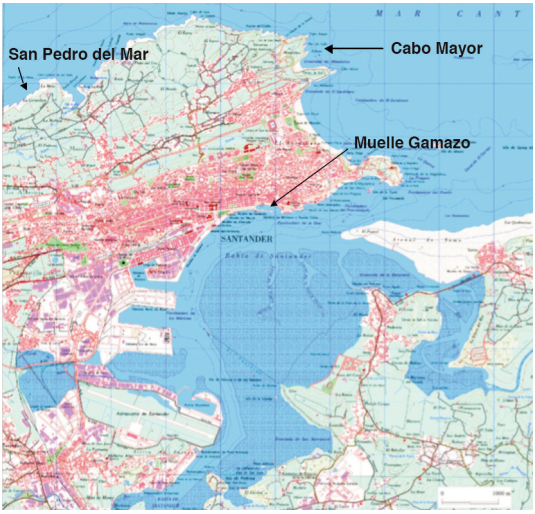


Gráfico facilitado por el autor.

Al día siguiente de salir de Avilés, el 7 de junio de 1942, a la altura de San Pedro, ya en Santander, a las 07:00 h de la mañana, el submarino es atacado por dos aviones ingleses con ametralladoras y bombas de gran potencia (alguno de los piques tapó la visión del submarino), pero que no lo alcanzan de lleno. Durante el combate caen al agua nueve hombres, que alcanzan tierra a nado, alguno ligeramente herido y todos desnudos. Los pescadores de San Pedro del Mar les proporcionan ropa y mantas. Se envía una ambulancia de Cruz Roja y son atendidos y alimentados en la Comandancia de Marina de Santander.

Fotografía facilitada por el autor.

Salen a socorrer al submarino en una lancha un oficial de la Comandancia de Marina de Santander y un práctico, junto al patrullero *Uad Martín*. Enterado el práctico de que el buque se mantiene a flote por el aire comprimido de sus botellas, decide vararlo en uno de los arenales de la bahía.

Suben a bordo el comandante de Marina Alfredo Nárdiz, el del *Uad Martin* Sánchez-Barcáiztegui y el cónsul de Italia. La actitud del comandante del submarino no fue muy correcta, «pues su comandante, se encontraba fuertemente excitado y no observó la corrección que en su categoría y caso era de esperar», aunque más tardé pidió disculpas, que le fueron aceptadas.

La tripulación casi en su totalidad fue autorizada a desembarcar y se alojó en fondas del Sardinero. Solo estaba a bordo en las horas de trabajo, tras las cuales solo permanecía una guardia de seis hombres. Al día siguiente, 8 de junio, visto el estado del buque y de acuerdo con lo ordenado por el Ministerio, se decide atracar el submarino en el muelle Gamazo. Se informa al agregado naval italiano, capitán de navío Bona, que de acuerdo con las órdenes recibidas se le va a internar para proceder a desmontar las hélices, manifestando su gran contrariedad. Sin embargo, se muestra satisfecho con el interés en salvar el buque, y agradece las atenciones de que había sido objeto la dotación del buque.

Una vez situado en el muelle Gamazo, un ingeniero naval hace un informe, el viernes 12 de junio, describiendo la situación con detalle, y concluye que

El *Luigi Torelli* en Santander. (Fotografía facilitada por el autor).

para asegurar flotabilidad necesitaría una permanencia en dique de 10 a 12 días y para garantizar la navegabilidad en superficie, de 20 a 25.

El 14 de julio se decide llevar el submarino, ya internado, a la dársena de Maliaño, al fondo de la bahía donde deberá permanecer hasta el final de la guerra. Merece la pena transcribir párrafos del informe del capitán de corbeta Lorenzo Sanfeliú, segundo comandante de la Comandancia de Marina de Santander sobre la operación frustrada de llevar el buque a Maliaño:

«A las 16:40 de aquel día estaba en el dique Gamazo para presenciar la maniobra. A bordo del *Torelli* estaba el Ing. Naval Ricardo Iglesias y el práctico del puerto Miguel Cantolla.

Ya se había dado la orden de tomar remolque cuando apareció por allí un italiano, al parecer el 3.er jefe de la base de Burdeos que habló con el Comandante del Submarino. Les apremié a la maniobra pero dijeron que aún faltaba una hora para el repunte de la marea y preferían hacerlo más tarde con mayor seguridad.

Poco después sobrevoló un avión a bastante altura, cuya nacionalidad fue imposible de identificar, aunque vi claramente que desaparecía por el Este.

A las 17:10 se toma el remolque.

Cuando el submarino estaba fuera del muelle embarqué en la gasolinera de los amarradores del puerto para seguir la maniobra. Mientras estas cosas ocurrían el *Uad Martín* estaba en el mar.

A las 17:30 cuando iba a remolque, frente al Club Náutico, me sorprendió ver que el remolcador paraba y el submarino ponía los motores en marcha.

Extrañado embarqué en el submarino. El ingeniero me dijo que iban a probar los motores y el sistema de gobierno para lo que estaban autorizados. Los motores rodaban desembragados y el barco no seguía al remolcador.

El *Torelli* ponía proa a tierra (al W), un oficial se puso a tomar marcaciones por el Sol para hallar desvíos, el comandante me dijo que aprovechaban esta contingencia del reviro porque luego en amarradero fijo no la podrían hacer.

En estos momentos entró el *Uad Martín* que se puso por tierra a unos 200 m de nosotros.

A las 17:45 el buque había girado casi 180º con la proa casi al SSE. Apremié al comandante para que cesara en las pruebas y se dirigiera a la Dársena de Maliaño, a lo que me contesto, que sí, que iba a hacer la ciaboga con este objeto, pero inmediatamente comprendí que no debía ser esa su intención al mandar una maniobra totalmente contraria, pues no solo mandó dar "avante toda" la hélice de estribor sino que ordenó meter el timón, que yo creía inútil, a babor y largar el remolque. Inútilmente insistí al comandante para que ejecutara la maniobra inversa o parara, continuó, alegando "que iba a buscar más espacio para hacer la maniobra". Mientras esto sucedía, el barco había puesto en marcha el otro motor que al igual que el servo yo creía inútil. Y el buque navegaba a toda por el canal, siguiéndonos el *Uad Martín* del que nos alejábamos por instantes. Desde el puente donde me encontraba no podía acercarme a la rueda del timón, colocada en el interior de la torreta, ni me era posible intentar nada para evitar la evasión del submarino, donde como es natural, solo obedecían las voces del comandante que continuaba diciéndome que viraría. Aun en la boca del puerto continuaba jurándome que solo iba a probar y volvería. Repetí al comandante italiano lo que con anterioridad le había manifestado, sobre su poco correcto comportamiento y los engaños con que una y otra vez, habían correspondido a las consideraciones de nosotros recibidas. Se encontraba el buque aun a corta distancia de tierra cuando sugerí (con el objeto de indicar al *Uad Martín* que procediera por las armas a frustrar la evasión) que parase para que con el pretexto de nuestro transbordo se acercara al guardacostas. Sospechando mi idea se negó a complacerme, manifestándome que nos transbordaría a otro barco, lo que efectivamente realizó cuando nos encontrábamos a diez millas de tierra. Siendo también inútil mi oposición a que ello se realizara, pues reteniéndome se aproximaron al bonitero *San José n.º 4*, de Bermeo que se abarloó al submarino, y cogido violentamente el que suscribe por el comandante y el segundo del sumergible me embarcaron o mejor dicho me arrojaron sobre el precitado pesquero, del que no conseguí desembarcar nuevamente por impedírmelo con sus brazos la dotación italiana que acordonaba la cubierta. El *Uad Martín*, que después de haber parado, dio avante nuevamente al ver pesquero y submarino abarloados nos recogió de aquella embarcación.

A las 19:45 atracaba el *Uad Martín* al muelle y desembarcábamos de su bordo.»

En su informe, el comandante del *Uad Martín* dijo que al ver a los españoles en el submarino, tranquilos, sin hacer señal anómala ninguna, creyó que tenían pensado de antemano hacer pruebas fuera del puerto y, aunque iba preparado para hacer fuego, ni se le ocurrió hacerlo. Después, por su menor velocidad, se fue quedando atrás, hasta que lo vio abarloado al pesquero.

Y así fue como el descendiente de Maquiavelo engañó a los descendientes de Don Quijote.

Sigue la aventura

El submarino así fugado llegó a su base de Burdeos. Las averías eran de tal gravedad que pasó seis meses en reparación, tras los cuales volvió al mar rumbo a las costas de Brasil. El día 21 de febrero de 1943, una vez más es sorprendido por la aviación aliada. Resulta averiado y regresa a su base. Esta sería su última patrulla como submarino de combate, puesto que fue reconvertido para transporte y asignado al mando alemán, aunque con tripulación italiana. El 14 de junio de 1943 parte rumbo a Japón cargado con mercurio, acero, municiones, armas de 20 mm y un experto en comunicaciones.

Y así dobló nuestro Finisterre, cruzó el ecuador, pasó el cabo de Buena Esperanza, cruzó el Índico y, sin ser detectado, alcanzó Malasia el 26 de agosto, y el 31 Singapur. Allí le sorprende la capitulación italiana y pasa a manos alemanas, haciéndose cargo del mando Werner Strigler. Los tripulantes son internados en campos de prisioneros, a excepción de los que decidieron seguir la lucha junto a sus antiguos aliados, que permanecieron a bordo.

Se le cambió el nombre pasando a llamarse *UIT-25*, formando parte de dos flotillas, la 12.ª y la 33.ª, hasta mayo de 1945, fecha de la rendición alemana, en que pasa a manos japonesas, siendo renombrado *I-504*. Se anotó su última victoria al derribar un bombardero americano *B-25* y continuó luchando hasta la capitulación del Japón. Capturado por los americanos en Kobe (Japón) a la conclusión de la guerra, fue hundido en el estrecho de Kii en abril de 1946. Así fue cómo el submarino que había embarrancado en Peñas y entrado en Avilés y Santander en junio de 1942 se fue al fondo del Pacífico.

Su nombre original era *Luigi Torelli;* en los informes de Avilés se le denomina *C-6;* en su torreta figuraba el nombre de *FERTE;* su tripulación lo llamaba *S-69;* como alemán fue el *UIT-25,* y como japonés el *I-504*.

BIBLIOGRAFÍA

Informes Oficiales de la Comandancia Militar de Marina de Gijón y Santander.
CERVERO, José Luis; LANDERO, José Antonio: *El Tercer Ruido*. Ediciones MD y CYC.
SALGADO, Juan Carlos: *Marea roja, marea negra*. Ediciones Galland.
—*Alas, Hélices y Botas*. Ediciones Gallard.