

EL UC-52 EN CÁDIZ: LA NEUTRALIDAD ESPAÑOLA EN ENTREDICHO

José Ángel DEL RÍO PELLÓN
Marino mercante y controlador de tráfico marítimo



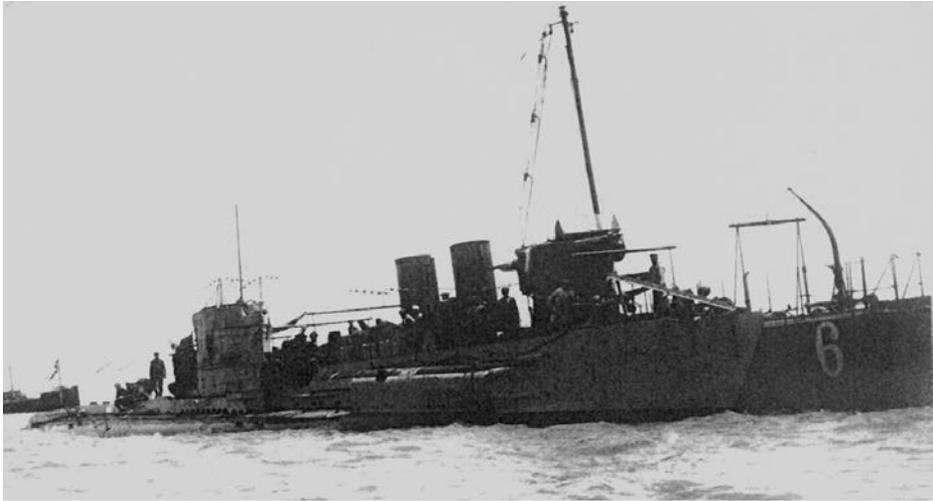
N la mañana del 11 de junio de 1917 entraba en el puerto de Cádiz, escoltado por el torpedero *N.º 6*, un submarino alemán. Se trataba del *UC-52*, del tipo *UC-II*. Sus dimensiones eran 49,35 metros de eslora, 5,22 de manga y 7,46 de puntal. Desplazaba 417 toneladas en superficie y 493 en inmersión. Estaba propulsado por dos motores diésel Germania de 250 HP y otros dos eléctricos de 460. Su velocidad en superficie era de 11,6 nudos, que se reducía a sólo siete en inmersión, y autonomía de 9.500 millas a siete nudos en superficie y de 55 a cuatro nudos en inmersión. Estaba armado con tres tubos lanzatorpedos (dos a proa y uno a popa), con siete torpedos de respeto, así como con un cañón de 88 mm. También podía llevar 18 minas. Componían la dotación 24 hombres.

En Cádiz

Quedó fondeado frente al muelle Reina Victoria, vigilado por una lancha con guardia armada que le trasbordó el torpedero español. Se le desmontó la telegrafía y se le impidió comunicar con los dos buques de su bandera que se hallaban fondeados en el puerto: el *Larache* y el *Tetuán*.

A las 15:30 desembarcaba su comandante, el teniente de navío Ludwig Karl Sahl. El buque había sido adscrito a la II Flotilla del Mediterráneo con base en Pola, en el Adriático, por lo que zarpó de Kiel el 23 de mayo, circunvalando las islas británicas. Navegó sin novedad hasta el día 8, en que a la altura de la costa portuguesa se le presentaron serias averías en los sistemas hidráulicos de lubricación de los engranajes de acoplamiento de los motores diésel.

El día antes de la llegada a Cádiz, a la altura del cabo de San Vicente, había fondeado las 18 minas que llevaba en sus pozos. Portugal se había proclamado



El UC-52 a la entrada de Cádiz y al costado del torpedero español N.º 6.
(Fotografía cortesía de César O'Donnell)

beligerante unos meses atrás, en febrero, requisando automáticamente 70 buques alemanes y dos austriacos, con 242.914 TRB, que se hallaban refugiados en sus aguas metropolitanas, insulares y coloniales. De ellos, había cedido a los aliados casi una tercera parte, veinte unidades, con 84.932 TRB, por lo que la acción del UC-52 constituía una clara venganza. Al día siguiente se detuvo el motor de estribor y no pudo ser puesto en marcha, así que se empleó solamente el de babor, cuyo engranaje estaba también bastante desgastado. Cuatro piñones de ambos engranajes se habían roto y las piezas de reserva se habían utilizado ya.

Entre los vivas y aplausos del público que se concentró en el muelle, el comandante germano, en un vaporcito de servicio de la Comandancia, se dirigió a ésta para prestar declaración ante el comandante de Marina Miguel Ambulodi, acompañado por el cónsul alemán en la ciudad Emille Winter. Por la tarde, fue en coche de caballos al Gobierno Civil para saludar a la autoridad gubernativa, recibiendo después la devolución de la visita por parte del comandante de Marina con la tripulación formada en cubierta.

El incidente tuvo lugar en medio del revuelo producido por la difusión de un manifiesto de las juntas de Defensa, un primer atisbo de la crisis que se llevó al Gobierno liberal de García Prieto y que significó el regreso, precisamente el día 11 de junio, del conservador Eduardo Dato. Con el conflicto que supuso esta arribada tuvo que lidiar el nuevo ministro de Marina, Manuel de Flórez y Carrió.

A mediodía del día 12 llegaba de Madrid el agregado naval alemán Hans von Krohn, y a las 15:30, siguiendo órdenes de la autoridad de Marina, el

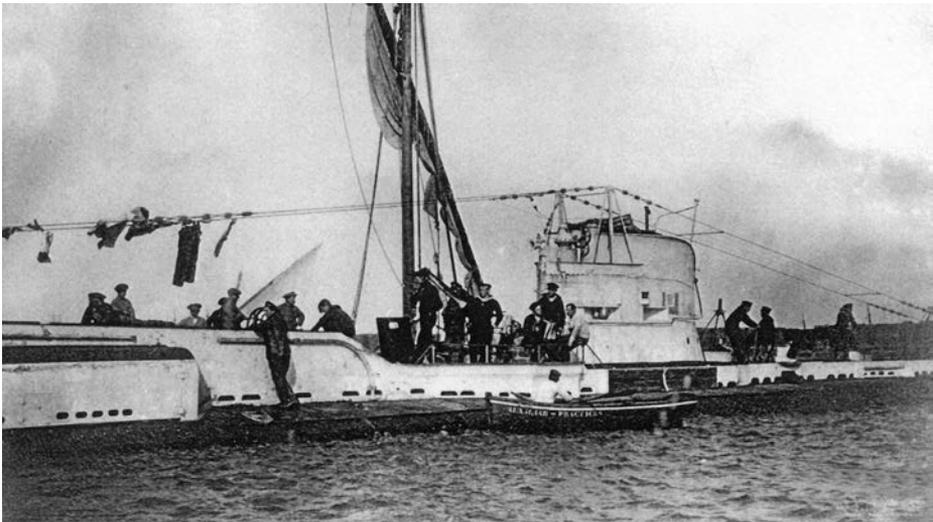
sumergible dejaba el fondeadero y se dirigía al Arsenal de La Carraca remolcado por el cañonero *Recalde*. Hacia las 16:00 entraba en el dique N.º 4 a remolque del cañonero *Vasco Núñez de Balboa*. Allí fue visitado por el jefe en funciones del Arsenal, el capitán de navío Miguel Calderón; por su ayudante mayor, el capitán de corbeta Ignacio Cayetano Ojeda, y por el teniente coronel de ingenieros Alfredo Pando, jefe de la comisión técnica nombrada para evaluar los daños que presentaba.

Ese mismo día 12, el comandante general del apostadero telegrafiaba al ministro de Marina:

«... tiene inútil por desgaste de engranaje transmisión movimiento de los dos motores de puesta en marcha a los dos principales, estando inútil de momento para navegar, carece recurso propio remediar la avería. Aprecia Ingeniero Arsenal que construcción pieza con recurso aproximados tardará diez días en reparar. He invitado comandante submarino para que presente escrito justificante arribada.»

La respuesta de éste al día siguiente fue la siguiente:

«... encarezco nuevamente a V. E. se ejerza la mayor vigilancia sobre dicho buque, que supongo estará ya en La Carraca, y de su tacto confío se evitará toda complicación así como que sabrá reducir a lo indispensable la ingerencia



El submarino alemán ya en puerto. El castillo de proa elevado aloja los pozos para las minas.
(Fotografía cortesía de César O'Donnell)

del Agregado Naval, que lógicamente no ha de tener más interés que servir a su país sin detenerse ante las complicaciones que al nuestro pueda originar» (1).

La comisión técnica comprobó que las averías eran serias, pues tenía fugas en el sistema hidráulico de la reductora y rotas dos ruedas de engranaje, que había que desmontar para tomar medidas y realizar otras dos nuevas y que fueron encargadas a la firma Boetticher y Navarro, en la calle Zurbano n.º 53 de Madrid. Los trabajos iban a demorar su partida al menos un par de semanas, por lo que el general jefe del Arsenal, contralmirante Salvador Buhigas, ordenó el alojamiento de su dotación en las dependencias de la Escuela Naval Militar, por aquel entonces en San Fernando. El día 24 comenzaron los trabajos para desembarcar las cabezas de combate de los torpedos, granadas y cargas explosivas.

Solicitud de internamiento

En esos días las mayores preocupaciones del Gobierno radicaban en la situación interna, así que demoró su decisión acerca del trato que dispensaba al sumergible. Al día siguiente de su llegada, los representantes diplomáticos de Francia, Inglaterra e Italia solicitaban su internamiento, basando la demanda en el vencimiento del plazo legal de 24 horas. También el día 12, el cónsul norteamericano en Sevilla, sir Wilbur Gracey, comunicaba a su secretario de Estado:

«El submarino alemán que se halla en Cádiz es el *UC-52*. El vicecónsul británico en Cádiz ha sugerido a su embajador que se debe pedir el internamiento del submarino a toda costa, ya que este no debe tener los mismos privilegios que un buque de guerra ordinario y un puerto neutral español no debe de ser utilizado como base para la toma de suministros. Sugiere la posibilidad de que todos los embajadores realicen la misma demanda para conseguir el mayor efecto de la misma sobre las autoridades españolas. He comunicado lo anterior al Embajador. Gracey» (2).

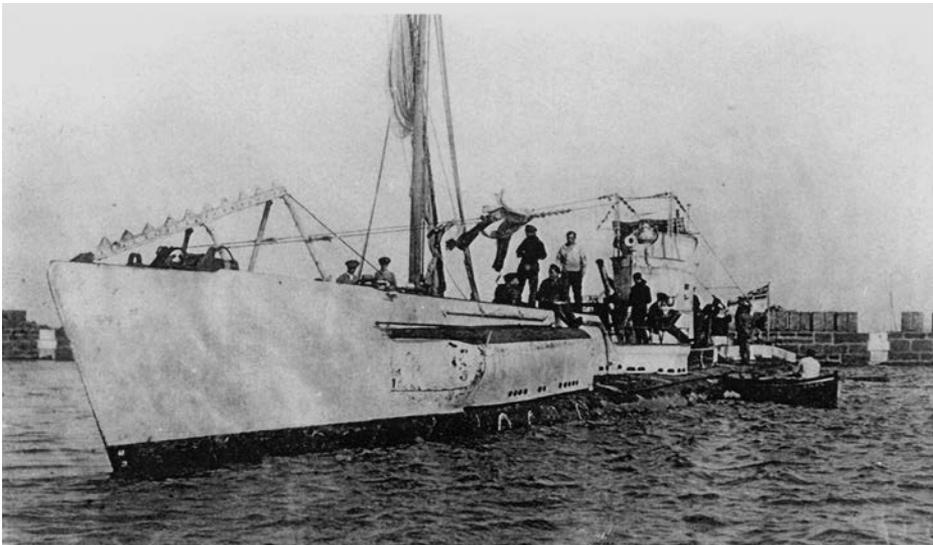
El día 14 las potencias de la Entente volvían a solicitar el internamiento y presentaban un memorando al nuevo ministro de Estado, marqués de Lema. Se señalaba que «... los aliados no pueden admitir el que las reglas [del Convenio de La Haya] para barcos de guerra normales puedan ser aplicadas a los submarinos... Esas reglas permanecen inalterables en cuanto que ningún buque

(1) «Comunicación del ministro de Marina al comandante general del apostadero». Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), «Navegación Mercantil», 7147/140.

(2) *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States (FRUS), 1917. Supplement 2: The World War, Volume II. Part III: Neutral Duties*, pp. 1.289-1.290. United States Government Printing Office Washington, 1932.

refugiado en un puerto neutral debiera obtener permiso para efectuar reparaciones que le permitiesen continuar luchando contra el enemigo... Si se permite a un submarino hacer reparaciones... éste abandonará el puerto sólo para hundir embarcaciones fuera de las costas españolas, o incluso en sus aguas territoriales». Finalizaba apuntando que «si se permite al submarino efectuar reparaciones y dejar Cádiz, el hecho no se considerará acorde con la declarada neutralidad de España, sino un acto favorable a las Potencias Centrales» (3).

Se trataba de presionar de nuevo al Gobierno, como se había hecho con ocasión de la estancia del *U-35* en Cartagena un año antes; pero el 15 de junio, el ministro de Marina daba su aprobación para iniciar los trabajos de reparación y ordenaba que la comisión técnica investigara con el mayor secreto si las averías podían atribuirse a una acción militar (como aseguraban ingleses y franceses) y si había pruebas de haber mantenido combate. En acta del día 16, la comisión señalaba que no había razón alguna para pensar que tales desgastes fueran consecuencia de enfrentamiento alguno. Asimismo, las visitas de personal militar español al buque con el objeto de «instrucción y enseñanza», que había ofrecido el comandante germano como deferencia, no se consideraron apropiadas dada la situación, por lo que quedaron prohibidas.



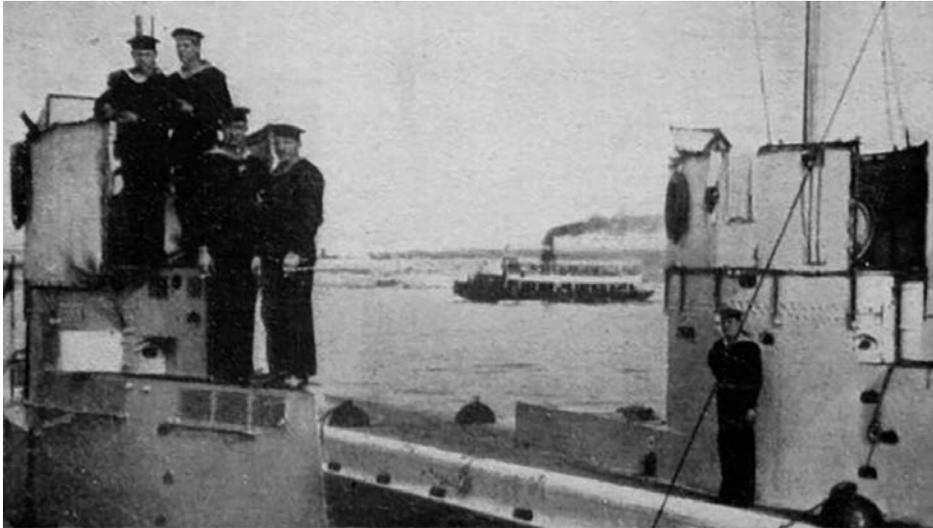
El *UC-52* con su tripulación en cubierta. Obsérvense los tubos lanzatorpedos.
(Fotografía cortesía de César O'Donnell)

(3) MONTERO JIMÉNEZ, José Antonio: *El despliegue de la potencia americana: las relaciones entre España y los Estados Unidos (1898-1930)*, p. 268.

Sahl señaló al comandante general del apostadero, contralmirante De la Puente, su intención de viajar a Madrid con muestras de las piezas dañadas que se habían retirado el día 16 (rueda de engranaje en dos mitades de 240 mm de diámetro y 40 de paso y un piñón dentado de 125 mm de diámetro y 800 de paso) para que sirvieran de modelo en la confección de las nuevas y también para dar instrucciones respecto a su fabricación. Sin embargo, el ministro de Marina consideró esta salida «innecesaria y contraproducente, y con gran sentimiento cumpla el deber de negarle la autorización». Pero la negativa no amilanó al comandante alemán, que realizó este viaje el día 18 «con todas las precauciones y la mayor reserva» —según un documento alemán—, junto con su jefe de máquinas, el *oberaspiranten* Köschen, lo que dio pie a muchos comentarios en la prensa (4).

El día 16 el embajador norteamericano informaba en estos términos a su secretario de Estado acerca de la reunión mantenida con el ministro de Estado español:

«El ministro de Estado me acaba de informar personalmente de que el Gobierno español ha decidido y ordenado a tal efecto que se realicen las reparaciones en el submarino alemán que se encuentra en Cádiz con el fin de permitirle que



El UC-52 escoltado fuera de las aguas españolas. (Fuente: www.diariodecadiz.es)

(4) «Diario de guerra del UC-52 e informe sobre su estancia en Cádiz». National Archives and Records Administration (NARA). Washington, T-1022, PG 61966, microfilm. 73.

el buque pueda proceder al puerto germano o austro-húngaro más próximo, habiéndose dado órdenes a tal efecto. Esta decisión está basada en dos cuestiones. La primera se basa en el fallo de la Convención de La Haya al no establecer distinciones entre un submarino y otro tipo de buque de guerra, y la segunda en el precedente sentado por el Gobierno español en el caso del submarino [U-35] de Cartagena hace algunos meses.

Se ha establecido una fecha límite de manera que las reparaciones deben ser completadas y el submarino haber zarpado hacia su base antes de la misma, si bien el ministro de Estado no da la misma. Afirma que esta fecha límite se pondrá tras una cuidadosa investigación por expertos navales españoles con el fin de descubrir si las averías no son consecuencia de un encuentro hostil, sino resultado de un incidente de su travesía oceánica, como asegura el comandante del buque, el cual mantiene que no ha estado involucrado en ningún combate en la fecha en que el embajador británico reclama que un submarino disputó un combate con torpederos o destructores británicos, y sea así confirmado por los resultados del examen realizado por los expertos navales españoles...

Mi impresión es que el Gobierno español pedirá garantías del Gobierno alemán de que el submarino no llevará a cabo actos hostiles en ruta a su base antes de permitir su salida. La Embajada espera instrucciones. Willard» (5).

Mientras, en el Departamento de Estado norteamericano se discutía la sugerencia de una acción diplomática conjunta. Antes de decidirse, se solicitó un informe al consejero legal de dicho departamento, el jurista Lester H. Woolsey, que emitió su dictamen el 20 de junio y, con gran sorpresa para ingleses y franceses, señalaba:

«No creo que el submarino UC-52 deba ser tratado sino como un buque de guerra. Los Estados Unidos no se han comprometido con la posición de los aliados, quienes mantienen que los submarinos deberían recibir un trato especial... Creo que no se le deben permitir reparaciones que permitan la inmersión del buque, por cuanto que, según mi opinión, es innecesario para hacerlo navegable e incrementaría su capacidad ofensiva...» (6).

De acuerdo con esta postura, el secretario de Estado ordenó a Willard que recabara del Gobierno español información relativa a la naturaleza de las averías y que consiguiera garantías de que el buque alemán no realizaría ataques a la navegación aliada o neutral durante su viaje a Pola.

Se concedieron diez días a los alemanes para la finalización de las reparaciones, y el 20 el ministro de Marina preguntaba al comandante general del

(5) *FRUS: op. cit.*, pp. 1.290-1.291.

(6) MONTERO JIMÉNEZ, José Antonio: *op. cit.*, pp. 268-269.

apostadero si se podía confirmar que varios oficiales del submarino habían marchado a Cádiz, Sevilla y Madrid, y si era cierto que hubiesen llevado en sus equipajes algún tipo de documento, piezas de recambio o «aparatos más o menos explosivos», indicando también que el citado buque no debía tomar persona alguna a bordo. La respuesta fue negativa, ya que sólo los dos marinos citados se desplazaron a Madrid, y además fueron registrados a la salida del Arsenal, lo que dio origen a una protesta germana al entender que no había razón para ello, pues no se hallaban retenidos ni internados. Incluso hubo comentarios sobre un supuesto embarque de wolframio a bordo del sumergible, por lo que se solicitó al contralmirante De la Puente una investigación al respecto (7).

Planes de sabotaje

Tanto el sumergible como su comandante —además del agregado naval Von Krohn y el cónsul en Sevilla Otto Engelhardt, desplazado a Cádiz— fueron objeto de escrutinio por parte de los servicios de espionaje francés e inglés. En este sentido, el cónsul francés en Cádiz, Edouard Clavery, señalaba a sus superiores en esos días la escasa vigilancia sobre el buque y la hostilidad de las autoridades marítimas españolas, que se negaban a tratar con los representantes consulares de la Entente. Quizá por ello, éste señalaba que tenía dispuestas «medidas especiales» ante la posibilidad de que el submarino pudiera zarpar, como la colocación de una bomba de relojería por un obrero del Arsenal, el abordaje por una pequeña embarcación propiedad del cónsul norteamericano o el lanzamiento de una bomba desde una lancha cuando el buque dejara el puerto. Así, su agregado naval, el teniente de navío Robert de Roucy, ordenó preparar una operación de sabotaje, designando a uno de sus agentes, el joven Henry Breuil, para llevarla a cabo. Éste viajó a Cádiz el día 15, y allí se le proporcionaron tres bombas provistas de espoletas activadas por una anilla y retardadores de cinco segundos para dar tiempo al saboteador a alejarse del lugar de la acción (8).

El día 22, el embajador norteamericano en Madrid señalaba lo siguiente:

«El ministro de Estado me ha informado personalmente de que se le han dado garantías satisfactorias de que el submarino que se encuentra en Cádiz no atacará a ningún buque mercante en ruta a su base y que el Gobierno alemán notificará al español la llegada a dicha base. Asimismo, indica que al submarino

(7) «Telegrama reservado n.º 438 del ministro de Marina al comandante general del apostadero», 26 de junio. AGMAB, «Navegación Mercantil», 7147/140.

(8) GONZÁLEZ CALLEJA, E., y AUBERT, P. (2014): *Nidos de espías: España, Francia y la Primera Guerra Mundial, 1914-1919*, p. 145; GARCÍA SANZ, F. (2014): *España en la Gran Guerra: Espías, diplomáticos y traficantes*, pp. 260-261.



El UC-52, a la derecha, en el mar Mediterráneo. (Foto: www.wikipedia.org)

se le permitirá, por tanto, proceder a ésta cuando finalicen las reparaciones dentro de la fecha límite fijada por el Gobierno español. El ministro de Estado ni afirma ni niega que el 29 de junio sea la fecha fijada para que las reparaciones estén completadas. El agente consular en Cádiz informa a la Embajada que cree que ésta es la fecha límite que se ha fijado.

El ministro de Estado ha afirmado también que los explosivos descargados del submarino y almacenados en el arsenal serán embarcados en el submarino antes de su salida y que no tendrán otro destino» (9).

La primera rueda de engranaje recién manufacturada llegó a Cádiz el 24 y fue montada sobre el motor de estribor por los mecánicos alemanes, mientras que al día siguiente se recibió la segunda. Probablemente Sahl se temió que su buque no estuviera listo en la medianoche del 29, plazo límite fijado para la salida, en cuyo caso sería internado. Había decidido que zarparía a toda costa, aun con un solo motor disponible.

En la tarde del 27, Sahl se volvía a entrevistar, junto con su agregado naval, con el general jefe del Arsenal para indicarle su intención de zarpar en la tarde del día siguiente. El contralmirante Buhigas señaló que se le permitiría regresar si se presentasen problemas, pero en ese caso la estancia del buque se podría

(9) *FRUS: op. cit.*, p. 1.291.

prolongar tan sólo 24 horas más según la normativa internacional. También indicó que sería escoltado hasta las tres millas, límite de las aguas territoriales. El Gobierno español no se amilanó ante la presión de franceses e ingleses. A este respecto, el día 25 el embajador en París, Fernando León y Castillo, advertía de las consecuencias que tendría la salida del buque alemán:

«Después de haber tomado detenidamente el pulso a las oficinas, no sólo en los centros oficiales sino en el público, faltaría a mi deber si dejara de decir a V. E. que la salida del submarino alemán producirá aquí un efecto deplorable y creará, o mucho me engaño, una situación que recordará los días del fusilamiento de Ferrer, que también tuve el triste acierto de predecir al gobierno de entonces» (10).

A primera hora del 28 se realizó la definitiva prueba de máquinas a bordo del *UC-52*, y todo marchó a la perfección. Ese mismo día, le fueron reintegradas las cabezas de combate de torpedos, granadas de artillería y cargas explosivas y se le proporcionaron también comestibles para el viaje.

Pero no acabaron ahí los sobresaltos, ya que en una comunicación del mismo día el ministro de Marina se hacía eco de un supuesto rumor que señala que el taller de electricidad y torpedos del Arsenal había efectuado reparaciones no autorizadas en las baterías del sumergible, actuación que fue desmentida.

Franceses e ingleses le habían preparado una buena despedida, y no sólo Breuil —cuyo jefe ordenó «No dejen escapar a ese pájaro»— estaba alerta ante la salida del *UC-52*, sino también el sumergible *E-38* (teniente de navío Jessop), que fue apostado a la salida del puerto con la misión de hundirlo cuando hubiera dejado las aguas territoriales españolas. Asimismo, fueron también apostadas allí cuatro lanchas torpederas y otras cuatro antisubmarinas con base en Gibraltar (11).

Sahl sacó su buque del dique N.º 4 con el agregado naval y el primer contra-maestre del Arsenal a bordo, y a las 01:15 de la madrugada de la lóbrega noche sin luna del 29 dejaba el puerto escoltado por los torpederos *N.º 6* y *N.º II*. A las 02:30 agentes británicos habían comunicado la salida del buque, pero ni Breuil —al que la vigilancia en el Arsenal y la de los torpederos españoles disuadieron de intervenir— ni las unidades inglesas destacadas detectaron al sumergible, que pudo escabullirse a través de la línea de bloqueo.

La estancia del submarino alemán provocó comentarios críticos con la postura del Gobierno, que condenaba los hundimientos de los buques españoles (casi 40 por aquellas fechas), pero que hospedaba y reparaba sin miramientos los *U-Boote* de la bandera imperial. Y es que todavía estaban recientes los

(10) «Comunicación de León y Castillo al marqués de Lema», 25 de junio. Archivo General de la Administración, Asuntos Exteriores, «Embajada en París», leg. 54/5962.

(11) GRANT, Robert M. (2002): *U-Boat Intelligence*, p. 134.

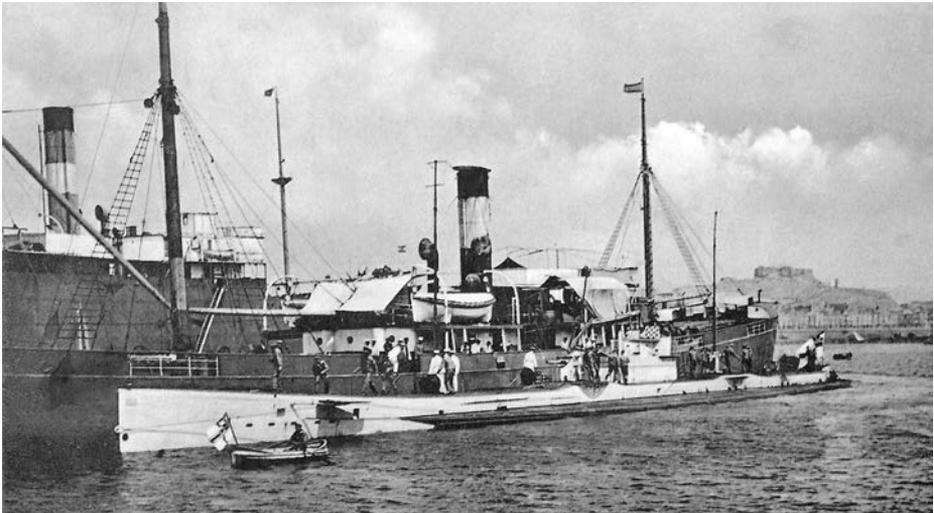
ataques indiscriminados a los *Tavira*, *Triana* y *Patricio*, así como los hundimientos injustificados del *San Fulgencio* y de los *Mamelena IX* y *Mamelena XII*. También se vieron en la prensa internacional comentarios muy críticos, sobre todo en la francesa, que incluso acusó a las autoridades españolas de haber faltado a su deber de neutralidad, pues se daba por hecho que el buque y su tripulación serían internados tras la finalización de las reparaciones, por cuanto que la estancia excedería de las 24 horas. Se afirmó también que el *UC-52* había desembarcado cajas de «contenido sospechoso», y que ello podría afectar a las buenas relaciones que mantenían ambos gobiernos.

Protestas

Al igual que sucedió con el *U-35* en Cartagena, los aliados volvieron a protestar por la asistencia prestada y la entrada en aguas neutrales. Ya el día 26, el embajador inglés comunicaba al ministro de Estado español la opinión de su Gobierno respecto a este farragoso asunto:

«Mi querido ministro:

He recibido orden inmediata de adherirme a la protesta realizada por el Gobierno francés respecto a la decisión que acaba de tomar Madrid respecto al submarino *UC-52*.



Submarino alemán *U-35* abarloado al buque mercante *Roma*, también germano, en el puerto de Cartagena. (Foto: www.wikipedia.org)

La actitud de mi Gobierno es independiente de si, en efecto, el submarino se ha servido de averías reales o supuestas como pretexto para transportar a España correspondencia o incluso material de guerra.

Nuestra protesta tiene bases más sólidas y serias. Creemos que las reglas del derecho de gentes en cuanto a la hospitalidad se pueden aplicar a los buques de guerra en los puertos neutrales, suponiendo que estos buques lleven a cabo operaciones militares conforme a los usos de la guerra y con tal que se lleve a cabo entre naciones civilizadas, situación que no se da en el caso de los submarinos alemanes, que violan las reglas de la guerra civilizada de modo abierto y frontal cual simples piratas.

También le parece al Gobierno de Su Majestad que es contrario a los principios sobre los que se funda la moral del derecho de gentes el que los países neutrales puedan socorrer a los buques que, según confiesan sus dirigentes, se libran sistemáticamente de los atentados y crímenes brutales de los que los neutrales, impotentes para defenderse, son las principales víctimas» (12).

Tres días después, el embajador francés comunicaba también el punto de vista de su país al respecto: «Si el Gobierno español no tiene en cuenta nuestras reclamaciones, incurrirá en las más graves responsabilidades y por ello los aliados quedarán autorizados a tomar las medidas oportunas para oponerse a la salida del submarino, incluso en detrimento de los derechos soberanos de España» (13).

Los ánimos estuvieron tan caldeados en París a consecuencia de la partida del buque que hubo amenazas de agresión contra la embajada española y su personal diplomático. De hecho, según comentaron los ingleses, el Gobierno francés amenazó con considerar un acto «no amistoso» la marcha del sumergible, si bien después aceptó a regañadientes con tal de que no ejerciera acciones hostiles en su tránsito al Adriático y que el Gobierno español legislara la entrada de submarinos beligerantes en sus aguas (14).

Franceses e ingleses presentaron protestas por la marcha del sumergible (15). También volvieron a sondear al norteamericano acerca de una posible colaboración para hacer frente común, por cuanto que, una vez que el asunto del UC-52

(12) «Hardinge (embajador inglés en Madrid) al marqués de Lema», 26 de junio de 1917. Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN). Embajada de Madrid, Serie B, n.º 528, «Submarinos».

(13) *Ibidem*: «Geoffray (embajador francés en Madrid) al marqués de Lema», 29 de junio de 1917.

(14) PEREA RUIZ, J. (2004): «Guerra Submarina en España (1914-1918)», en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea*, n.º 16. UNED, p. 215.

Respecto de la actitud francesa, *Records of the War Cabinet*, 27 de junio de 1917. The National Archives (NA), ref. CAB 24/146.

(15) Ídem.

se había resuelto desfavorablemente a sus intereses, pretendían que el Gobierno de Dato ratificara «la promesa española de que no se admitirían más submarinos en puertos españoles». Sin embargo, Estados Unidos no había cambiado de opinión y actuaba de forma independiente y conforme a criterios distintos a los de sus aliados, por lo que el consejero del Departamento de Estado norteamericano Frank Polk señaló al embajador británico en Washington: «... puedo discernir que la actitud de mi gobierno no parece proclive a asociarse en ninguna acción concertada sobre este tema en el momento presente» (16).

El caso es que el Gobierno de Dato había aplicado a rajatabla la normativa internacional. El día 10, Alemania comunicaba a España la llegada del sumergible a Cattaro en la tarde del 8. El káiser, por medio de su embajador en Madrid, le agradeció las facilidades dadas para la reparación del buque en base a la normativa internacional y la amistad entre ambos países (17).

Con el fin de evitar que el suceso se repitiera, la misma noche de la partida del buque alemán el Gobierno español publicaba un real decreto por el que se prohibía la entrada de submarinos, tanto de guerra como comerciales, en aguas territoriales españolas, de modo que los que así lo hicieran por causas forzosas, como avería, serían internados hasta el final de la contienda. Como no podía ser de otra manera, los alemanes protestaron, señalando que en el preámbulo de la XIII Convención de La Haya, ratificada por España el 24 de noviembre de 1914, se precisaba que ninguna potencia extranjera podía cambiar las reglas allí incluidas durante el curso del conflicto, a no ser que quedara demostrado que tal medida se implementaba para salvaguardar sus propios derechos. Consideraban además tal decreto como discriminatorio, ya que perjudicaba tan sólo a los submarinos alemanes. Por estas causas, el Gobierno alemán se reservaba la acción de respuesta en el caso de un percance de esta índole.

No tardó mucho en arribar a Cádiz otro sumergible averiado de la misma nacionalidad, el *UB-49*, al mando del teniente de navío Joachim von Mellenthin, cuya estancia causó innumerables dolores de cabeza a los diplomáticos españoles y llegó incluso a provocar destituciones en los mandos militares. Pero ésta es otra historia...



(16) MONTERO JIMÉNEZ, J. A. (2006): *El despliegue de la potencia americana: las relaciones entre España y los Estados Unidos (1898-1930)*, «Carta de Polk a sir Cecil Spring-Rice», pp. 270-271.

(17) «Ratibor (embajador español en Berlín) al marqués de Lema», 10 de julio de 1917. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores alemán de Friburgo, «Política. Guerra Europea, H3124».

Ejercicio de tiro desde la fragata *Santa María* (F-81) durante las maniobras MAR-24. (Juan Martín-Albo Jiménez)

