

BAUTISMO DE FUEGO Y LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de Navío (R)

Por razones de tiempo, no trataré de los que operaron en, o a favor, del bando nacional y que fueron:

- Los *General Mola* y *General Sanjurjo*, ambos adquiridos en Italia en abril de 1937. Sus campañas tuvieron efecto moral y estratégico, pero poco exitosas en cuanto a los buques hundidos o averiados, siete u ocho todos mercantes, incluido el británico *Endymion*, cuyo hundimiento le costó el mando al capitán de corbeta Pablo Suanzes, relevado por el capitán de corbeta Luis Carrero Blanco.
- Los 58 submarinos italianos: Realizaron unas 100 patrullas, averiando seriamente al *Cervantes* y al *Churruca*, hundieron seis mercantes y averiaron o hundieron a otros siete.
- Los dos únicos alemanes, el *U-33* y el *U-34*, que apenas patrullaron quince días en la operación «Úrsula». El *U-34*, al regresar a Alemania hundió al *C-3*.

Entremos en el tema

Al proclamarse la República, la Armada estaba considerada como la cuarta de Europa, fruto de los programas de Ferrándiz y Miranda. Y el Arma Submarina había adquirido un gran espíritu de servicio, infundido desde sus comienzos por su creador, Mateo García de los Reyes, que al cesar ya de contralmirante en el mando de la flotilla, a finales de 1928, para ocupar la cartera de Marina, dejó 12 submarinos en servicio y otros cuatro en construcción avanzada. El espíritu de nuestro fundador permanece hoy en día y se transmite de generación en generación entre los submarinistas.

En 1922, en la guerra de África, tuvo lugar el bautismo de fuego, con la evacuación bajo la artillería enemiga del personal civil del Peñón de Vélez de la Gomera. El *Isaac Peral* recibió a bordo 66 civiles y en la noche del día siguiente el *B-1*, en las mismas condiciones, evacuó a 37 personas. Posteriormente, hostilizados por el fuego enemigo, abastecieron de agua potable el Peñón de Alhucemas. Por estas operaciones el jefe de flotilla, capitán de fragata García de los Reyes y los comandantes de los submarinos, tenientes de



D. Mateo García de los Reyes.

navío Carre y Regalado, fueron recompensados con la Medalla Naval.

Destacar que en 1927, el *B-1* estableció en setenta y dos horas el récord mundial de inmersión ininterrumpida. Esta marca, que tardó varios años en ser superada, fue destacada en el anuario *Jane's Fighting Ships* de la época.

En las maniobras del año siguiente, en las que participaron nueve submarinos, el *C-2*, con el comandante en el puente, atacó de noche al convoy en superficie. Adelantándose, con esta forma de atacar, a la preferida por los submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial, hasta que la aparición del radar la hizo impracticable.

En 1930, con 16 submarinos, alcanzamos nuestro máximo histórico, repartidos en sus tres bases, Cartagena, La Graña (Ferrol) y Mahón.

En 1933, otro hito destacable, la prueba exitosa en el *C-3* de la campaña de salvamento, del capitán de

corbeta Arturo Génova, eficaz hasta los 130 metros de profundidad.

Y en 1936, el Arma Submarina atesoraba una gran solera y disponía de mandos y dotaciones bien adiestrados, fruto de las maniobras y cruceros de instrucción, que periódicamente se venían realizando.

Las últimas maniobras de la Escuadra antes de la Guerra Civil, en las que participaron seis submarinos, fueron en Canarias y el norte de África, siendo en el Llano Amarillo el escenario donde aquellos «tontos oficiales» de Regulares y de la Legión, en un almuerzo presidido por el Alto Comisario, pidieron café cuando todavía estaban en el aperitivo.

Al finalizar aquellas maniobras, la Flota atracó en Santa Cruz de Tenerife, donde se celebraron actos de confraternización con el Ejército. El comandante general de Canarias, Francisco Franco, ofreció una recepción al jefe del Estado Mayor de la Armada, Javier de Salas, y a los mandos de la Escuadra. Hubo discursos y brindis. Para unos autores ese encuentro tuvo gran trascendencia, pues dos meses después estalló el Alzamiento.

Pero los hechos posteriores demostraron que si hubo algún conciliábulo entre la Armada y el Ejército preparatorio del Alzamiento, no trascendió a los subalternos, ni siquiera a los allegados, como era el caso del jefe de la flotilla de Submarinos, capitán de fragata Guimerá, unido al Almirante Jefe del Esta-



Los submarinos «B» acompañados del C-2, abril de 1928. ABC

do Mayor de la Armada por una gran amistad, pues ya veremos cómo fue sorprendido por los sucesos del 18 de julio en Cartagena.

En 1936, el Arma Submarina contaba con seis unidades de la clase «C» y seis de la clase «B». Estos 12 submarinos estaban divididos en dos flotillas, una basada en Cartagena, integrada por los seis «C» y los dos «B» más modernos, y la otra flotilla con los otros cuatro «B» en Mahón.

Los submarinos clase «B», estaban ya anticuados, con constantes averías y debido a la pérdida de espesor de sus cascos resistentes, tenían su cota de inmersión limitada a 20 metros.

Los «C» eran una versión alargada y mejorada de los «B», pero con el defecto original de montar idénticas baterías, a pesar de tener mayor desplazamiento (716 toneladas, frente a 1.144 en inmersión), lo que repercutía en su velocidad, capacidad de maniobra y tiempo de permanencia bajo el agua.

Entremos ya en la Guerra Civil, pero sin analizar las causas que la provocaron, que damos por conocidas de este distinguido auditorio.

Señalemos que, previamente, el gobierno del Frente Popular, dispuso el reingreso en la Armada, «cualquiera que fuese la causa de su expulsión», de 500 cabos y especialistas, que desde los primeros meses de la República habían sido separados del servicio por delitos de indisciplina. Fueron distribuidos en los buques y, en ellos, constituyeron las células subversivas comunistas.

En general, al estallar el Alzamiento, los mandos estuvieron a su favor, los subalternos fueron partidarios de la República y los que cumplían el servicio militar fueron neutrales o sin definirse. Entonces, las células subversivas tomaron la iniciativa y desde puestos clave, en especial las estaciones radio, se apoderaron de la mayoría de las unidades, asesinando o deteniendo a los oficiales que consideraron afines al Alzamiento.

En los submarinos la mayoría de los comandantes y oficiales fueron arrestados y desembarcados, sin derramamiento de sangre. Muchos serían asesinados o fusilados, fuera del ámbito submarinista.

Resaltemos que en un submarino, su comandante controla prácticamente la situación. En zafarrancho de combate, o en las inmersiones y salidas a superficie, es el único que mira por el periscopio y conoce la situación real en el exterior, puede por lo tanto transmitir información falsa sobre las maniobras de los buques enemigos y abortar o evitar cualquier ataque.

Al producirse en Melilla el alzamiento del Ejército de África, en la tarde del 17 de julio de 1936, el Gobierno ordenó la inmediata salida de los submarinos de Cartagena, con órdenes de impedir «por todos los medios a su alcance incluyendo los más extremos», todo intento de transportar tropas a la Península. Y en la mañana del día siguiente, salen cinco submarinos al mando del jefe de flotilla.

Ya en la mar reciben órdenes de comunicar directamente al Ministro la situación cada dos horas. En la mañana del día 20, los submarinos estaban desplegados alrededor de Melilla.

La situación a bordo era tensa, pero la disciplina se mantenía, al menos en apariencia, con normalidad. El ambiente empezó a cambiar cuando los radios fueron captando mensajes y dando a conocer, a los cabecillas de los comités, los motines en los barcos de superficie. A los mandos solo se les dio los mensajes seleccionados por los propios radios, en los que se leían el fracaso del Movimiento, la muerte de Sanjurjo, etc. Al jefe de flotilla no le entregaron la proclama de Franco, hasta cuarenta y ocho horas después de haberse recibido.

Tras una serie de órdenes confusas se dirigen a Málaga, dejando dos submarinos para vigilar el Estrecho. En el *C-6* (capitán de corbeta Mariano Romero) se reciben los radios de los destructores *Sánchez Barcáiztegui* y *Churruga* comunicando que las dotaciones han detenido a sus mandos y se han hecho con el control de los buques. Entonces el comandante se dirige a la dotación y llega a la conclusión de que esta le será fiel mientras que no se aparte de las órdenes de Madrid. El comandante, bajo el pretexto de una avería en la giroscópica, abandona la misión y se dirige a Málaga.

En el *C-3* (teniente de navío Viniegra), cuando un comité enterado por los radios de los sucesos, interpela al comandante sobre sus intenciones, al no recibir respuesta satisfactoria, él y su 2.º son detenidos, poniendo al mando el alférez de navío Arbona, de ideología falangista, pero que cuenta con grandes simpatías entre la dotación. Hechos análogos se producen en el *C-4* (capitán de corbeta Aubarede) y en el *B-6* (teniente de navío Juan J. González), donde todos los oficiales son detenidos y toma el mando el segundo maquinista Cumberas.

El *C-3* y el *C-4* entran Málaga. Poco después se les une el *C-6*, el de la avería en la giroscópica, bajo el mando de sus jefes naturales. Pero después de ser interpelado por el *Alsedo*, el comandante y oficiales son detenidos por un piquete de dicho destructor, bajo la protesta de la dotación, que levanta acta solicitando la restitución de sus mandos.

En el *C-1*, buque insignia la situación es muy confusa. El capitán de fragata Guimerá, jefe de flotilla, está abatido y superado por los hechos. La dotación le hace saber que respetan a los mandos, pero que no obedecerán órdenes en contra de las del gobierno. Al final, el oficial de Órdenes, teniente de navío Ramírez Togores, el único de los mandos decididamente republicano, logra hacerse con jefatura de la flotilla, cargo que sería ratificado por el ministro. Una vez en Málaga el abatido Guimerá fue desembarcado y hospitalizado.

A la pregunta del ministro ¿Quién manda esos buques? El nuevo jefe de flotilla informa que el comandante del *C-1* es el capitán de corbeta Lara; *C-3*, alférez de navío Arbona; *C-4*, el teniente de navío Lasheras; el *C-6*, el alférez de navío Sánchez-Ferragut y *B-6*, el maquinista Cumbreiras.

Días después, una vez finalizadas sus reparaciones, el *C-2* (capitán de corbeta Remigio Verdía) y el *B-5*, se incorporaron a la Flotilla en Málaga.

El 5 de agosto, el día del paso del Estrecho del «Convoy de la Victoria», pese a los esfuerzos del *Alcalá Galiano* para impedirlo, ninguno de los cuatro submarinos en la zona, participó en la acción.

Con respecto a los cuatro Clase *B* de la Flotilla de Mahón, después de ciertas vicisitudes, todos los comandantes y segundos fueron depuestos, detenidos y encarcelados en la fortaleza de la Mola, junto con un total de 150 jefes y oficiales del Ejército y de la Armada. La mayoría de ellos murieron tiroteados mientras estaban paseando por el patio, entre ellos 22 oficiales de la Armada.

Los tenientes de navío, comandantes y segundos de los submarinos asesinados fueron *B-1*, Narciso Núñez de Olañeta y José M.^a Pasquín; *B-2*, Ceferino Portal y González Requena; *B-3*, Luis Regalado y Víctor Garay; *B-4*, Antio Nieto Antúnez y Ricardo Chereguini. De la matanza, se salvaron milagrosamente los AA.NN. Enrique Manera y Carlos Moya. Resaltar que ningún submarinista participó en la matanza y que esta mereció una extraordinaria repulsa por las dotaciones de los submarinos de Mahón.

Los nuevos mandos, incluidos el jefe de flotilla y el de órdenes, y los cuatro submarinos recayeron en auxiliares, maquinistas y contramaestres.

Los submarinos de Mahón tuvieron muy escasa actividad. Tres participaron en la ocupación de Cabrera y dos en el desembarco del capitán Bayo en Porto Cristo, durante el intento de conquistar Mallorca, pero por la falta de oficiales solamente actuaron en superficie. En diciembre de 1936 se suprimió la flotilla de Mahón y los submarinos pasaron a Cartagena.

Como hemos visto, la República se encontró con todos los submarinos en su poder, frente a ninguno en el bando nacional. Los pocos oficiales submarinistas leales ocuparon las comandancias de las flotillas y de algunos submarinos.

El resto fueron mandados por personal subalterno o bien por oficiales encarcelados, unos obligados, en algunos casos bajo amenaza de muerte, y otros aceptaron el mando pensando que se les presentaría la oportunidad de escapar y pasarse al otro bando; otros estuvieron dispuestos a impedir que el submarino siguiese al servicio de la República, llegando incluso a inmolarse al provocar su hundimiento.

También ejercieron el mando capitanes de la Marina Mercante y como veremos, oficiales submarinistas de la Marina soviética. En todo caso, el Gobierno británico exigió que los submarinos debían ser mandados por oficiales.

No había transcurrido un mes desde el inicio de la guerra y en el Cantábrico la franja costera de Asturias y País Vasco quedó aislada por tierra del resto de la zona republicana, y por mar bloqueada por la flota nacional, acorazado *España*, crucero *Almirante Cervera* y destructor *Velasco*, a los que bien pronto se añadirían los bous armados.

Ante este doble bloqueo se envió al Cantábrico al *C-3*, que excusándose en una avería regresó a Cartagena, y al *C-6*, con su antiguo comandante, Romero Carnero, que había sido puesto en libertad por deseo de su antigua dotación. Llega a los accesos de Gijón donde patrullan el *España* y el *Cervera*, y consigue evitar el torpedeamiento. La dotación lo tacha de traidor y lo destituye. Bajo el mando del alférez de navío Julián Sánchez Ferragut el submarino regresa a Cartagena.

Pero en el Norte continuaba la situación desfavorable para los republicanos y se destacan a Bilbao tres submarinos: *C-3*, *C-4* y *C-5* y posteriormente el *B-6* y *C-6*, este último bajo el mando del CC Remigio Verdía, buen profesional, enérgico y leal a la República, que fue nombrado jefe de la Flotilla y de toda la fuerza naval en el Cantábrico. Verdía ordenó concentrar a los cinco submarinos en Bilbao para organizar su apoyo logístico, impartirles instrucciones y distribuir los torpedos disponibles.

Estos cinco submarinos podrían haber desempeñado un relevante papel, tenían un buen jefe de flotilla entregado a la causa republicana pero los comandantes, todos partidarios del Alzamiento, salvo rara excepción, no secundaron a su jefe sino al contrario, frustraron o rehuyeron todas las oportunidades de ataque contra los nacionales.

El *B-6*, bajo el mando del AN Oscar Scharfhausen, partidario del Alzamiento y decidido a pasarse al bando nacional o a provocar la pérdida del submarino, fue avistado en superficie por el *Velasco* y al dirigirse hacia él, se sumergió en las proximidades del remolcador *Galicia*, que había sido avisado por el destructor del avistamiento. El comandante del *B-6* al hacer inmersión no había cerrado intencionadamente el acústico del puente, lo que provocó una pequeña vía de agua, cuyas consecuencias fueron exageradas por el comandante y salió a superficie. Entre ambos buques se entabló un combate artillero, causando el submarino diversas averías y varios muertos al remolcador, que iba peor armado. La artillería del *Velasco*, que se acercaba a gran velocidad, alcanzó al submarino produciéndole graves averías. El *B-6*, que empezó a hundirse, izó bandera blanca. La dotación se arrojó al agua y excepto dos hombres, todos se salvaron. Entre los supervivientes, que fueron hechos prisioneros, estaba el AN Scharfhausen, quien logró salvar milagrosamente su vida. Por esta acción, el comandante del *Galicia*, alférez de navío Federico Sánchez Barcáiztegui, fue recompensado con la Laureada de San Fernando.

En esas fechas, la República envió al Cantábrico, al grueso de la Flota: el *Jaime I*, el *Libertad*, el *Cervantes* y seis destructores, cuya misión si bien logró el dominio de aquellas aguas, produjo efectos prácticos de orden solo moral y antes de un mes regresaron al Mediterráneo.

El almirante Francisco Moreno aprovechó el mayor error estratégico republicano a lo largo de toda la guerra, el de enviar la Escuadra al Norte, que hasta entonces había bloqueado el Estrecho impidiendo que el grueso y el material del Ejército de África pasase a la Península (solo habían pasado unos 2.000 hombres, incluidos los del «Convoy de la Victoria» y los del famoso falucho del TN Mora-Figueroa), y envió al Estrecho a los cruceros *Canarias* y *Cervera*, que sorprendieron a los dos destructores republicanos. El *Canarias* hundió al *Ferrándiz* y el *Cervera* dejó fuera de combate al *Gravina*, que se refugió en Casablanca.

Después del regreso de los submarinos de Verdía del Cantábrico, desapareció por causas desconocidas el *B-5*, cuyo comandante era el CC Carlos Barreda Terry. Había salido de Málaga y su pérdida se considera que fue debida a un accidente o bien a un sabotaje del propio comandante.

En el expediente de rehabilitación de Barreda, consta como comprobado que su ideología fue siempre de entusiasta adhesión al Alzamiento y que a uno de los testigos le había afirmado «que antes de hacer mal a nuestras unidades era capaz de hundirse con su barco».

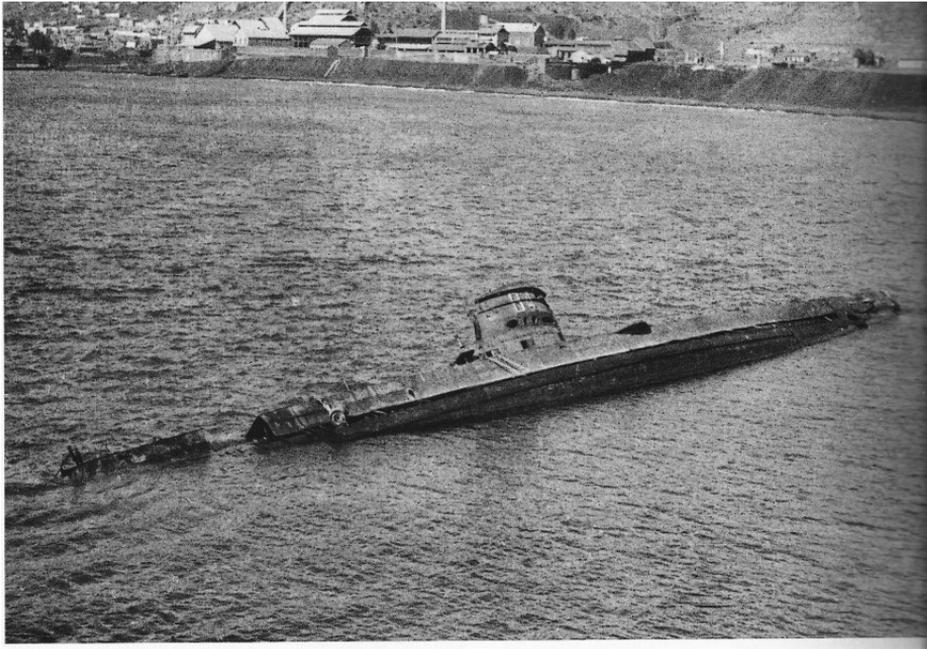
Dos meses después, cerca de Málaga, se hundió el submarino *C-3*. También se rumoreó que bien podía haber sido un sabotaje del propio comandante, el alférez de navío Arbona, pero la verdad tardaría en conocerse casi cincuenta años, cuando se supo que la causa del hundimiento fue una deflagración interna, provocada por el impacto de un torpedo que no hizo explosión lanzado desde el submarino alemán *U-34*.

Volviendo al Cantábrico, el último día del año, otra tragedia iba a disminuir, más si cabía, la moral de los submarinos republicanos, el *C-5* salió de Bilbao para no regresar nunca más. Si bien las causas de su hundimiento no son conocidas, su comandante capitán de corbeta Lara, está considerado a todos los efectos, como muerto en campaña por la causa nacional. Así, en su expediente de rehabilitación consta que tenía previsto un plan para apoderarse del submarino y llevarlo a zona nacional. Para ello contaba con una pistola, cartuchos de dinamita y una botella de amoniaco. Y que había declarado: «Si me fallan los medios de que dispongo para apoderarme del buque, lo hundiré y moriremos todos. Confío en que Dios me perdone».

Sobre el enigma de la pérdida del *C-5* y el proceso de rehabilitación de su comandante, en el año 2006 se publicó la novela *Donde el sol no llega*.

En poco más de cinco meses la República había perdido 4 submarinos y los que quedaban de la clase «B» se encontraban en un lamentable estado o prácticamente fuera de servicio. De hecho, el *B-3* fue dado de baja a finales de 1936, tras sufrir un abordaje con un mercante noruego.

Con respecto al *B-4*, a cuyo comandante el alférez de navío Manera habían sacado de prisión para tomar el mando, realizó varias patrullas sin resultado



Submarino *B-4* en Portman al finalizar la guerra.

bajó la estrecha vigilancia del comité de a bordo. Después de la caída de Málaga, regresó a Cartagena, donde alcanzado por varias bombas de aviación, causó baja el 15 de marzo del 37. En menos de ocho meses la Flotilla había perdido seis unidades, la mitad de las existentes al iniciarse la guerra.

El nuevo año también empezaba mal para la moral de la Fuerza Submarina republicana. El 2 de enero, el capitán de corbeta Remigio Verdía, considerado el oficial más eficaz de la Marina republicana, falleció a causa de un bombardeo aéreo cuando paseaba por la ciudad de Málaga. Tuvo un entierro de héroe, con una pila de coronas de flores, llevado a hombros por gente de la Armada. Asistió el jefe de la Base Naval de Cartagena, teniente de navío Antonio Ruiz, llegado expresamente para el sepelio.

Los submarinistas nacionales también encajaron un duro golpe: el asesinato en Paracuellos del fundador del Arma, el contralmirante Mateo García de los Reyes, junto con otros seis submarinistas, entre ellos el afamado publicista naval Mateo Mille.

En Cartagena, funcionaba una misión naval soviética, que a principios del 37 se incrementó con la llegada de oficiales submarinistas. Al parecer fueron seis los «kapitan-leitnant» (empleo comprendido entre teniente de navío y capitán de corbeta) que mandaron submarinos bajo identidades ficticias, con nombres y apellidos comunes en España, acompañados por intérpretes, también con nombres falsos.

El 1 de febrero de 1937, el jefe de la Flota republicana, nombró comandante del C-6 al CC Luis Martínez, nombre con el que se ocultaba la identidad del capitán-leutenant Ivan A. Burmistrov, acompañado del intérprete el teniente de navío, Victor Nicolás, alias de Anatolii M. Gurevich. (En lo sucesivo al nombrar a otros comandantes rusos, solo daremos su alias en español.)

De nuevo, el empeoramiento del frente republicano en el Norte, provocó el envío del C-6 y C-4 (teniente de navío, Lasheras) a aquellas aguas ya que entonces solo estaba el C-2 (teniente de navío, Eugenio Calderón) con sus baterías en muy mal estado. Se importaron unas de Inglaterra que quedaron instaladas a finales de mayo. El día en que la Legión Cóndor bombardeó Bilbao, llegó el C-6, sufriendo varios muertos y diversas averías.

Los nacionales entraron en Bilbao el 19 de junio, pero antes pudieron salir el C-6 y el C-2, este con nuevo comandante, el AN Ferrando, partidario de los nacionales. El C-6 realizó sendos ataques fallidos contra el *Cervera* y el *Baleares*. El ataque contra el malogrado crucero lo efectuó, teniendo ya de comandante el ruso «Severiano Moreno».

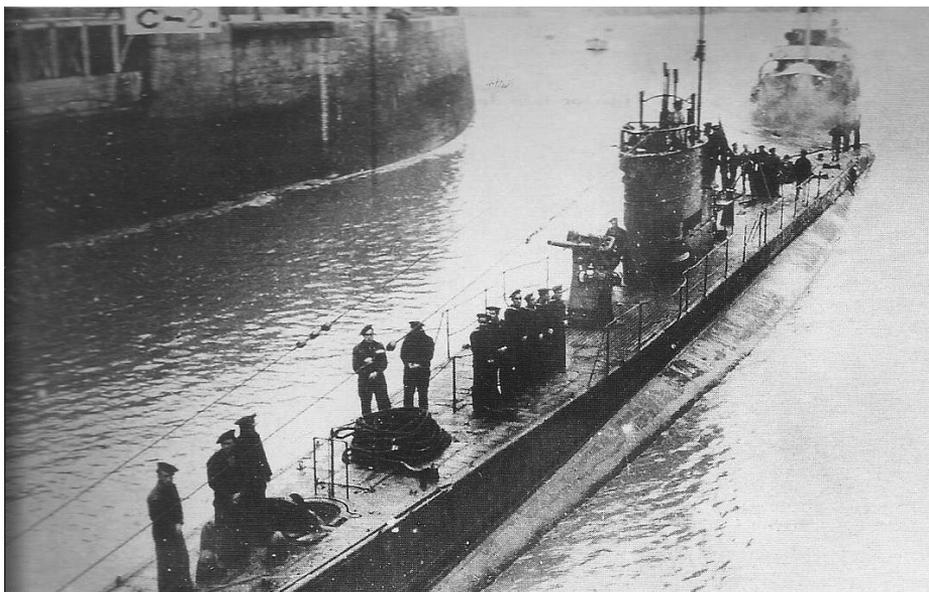
Los tres submarinos, C-2, C-4 y C-6, evacuaron a las autoridades y mandos republicanos de Santander, cuya caída era inminente. Fondearon en El Musel, donde sufrieron un ataque aéreo de la Legión Cóndor, ocasionándoles averías diversas. Los comandantes de los tres submarinos, después de una reunión con Valentín Fuentes, Jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico, decidieron salir a la mar para evitar los bombardeos aéreos. Los comandantes del C-2 y del C-4 aprovecharon la ocasión para marchar a puertos franceses, convenciendo a las dotaciones de la necesidad de abandonar la aislada Asturias.

Por su parte el C-6, el único que seguía en la lucha bajo el mando del ruso «don Severiano», regresó a Gijón, después de que también fracasara un ataque contra el *Júpiter*. En El Musel, un nuevo bombardeo aéreo le ocasionó serias averías que le imposibilitaban para navegar, por lo que el C-6 fue hundido de noche, a unas dos millas del puerto, para evitar su caída en manos del enemigo.

La huida de los submarinos C-2 y C-4, fue en realidad una deserción, que ambos comandantes justificaron con el pretexto de que las averías de sus buques solo podían ser reparadas en Francia. El C-2 entró en Brest y el C-4 en Le Verdon-sur-Mer.

En Francia, Lasheras y Ferrando, con otros miembros del servicio de información de los nacionales, planearon un golpe de mano para capturar al C-2 e incorporarlo al bando nacional. Un comando intentó hacerse de noche con el submarino, aprovechando que la mayoría de la dotación había desembarcado. Pero el plan fracasó al hacerse fuerte un cabo en la vela del submarino y matar a uno de los asaltantes.

Lasheras y Ferrando consumaron su deserción, y el CC Prado Mendizábal que se había trasladado a Francia para coordinar la reparación de los dos submarinos, se hizo con el mando de ambos. Posteriormente, para el mando del C-2 y del C-4 se nombraron sendos oficiales rusos, que los condujeron a



Entrada en Brest del C-2 procedente de Gijón. Reparó en Saint-Nazaire.

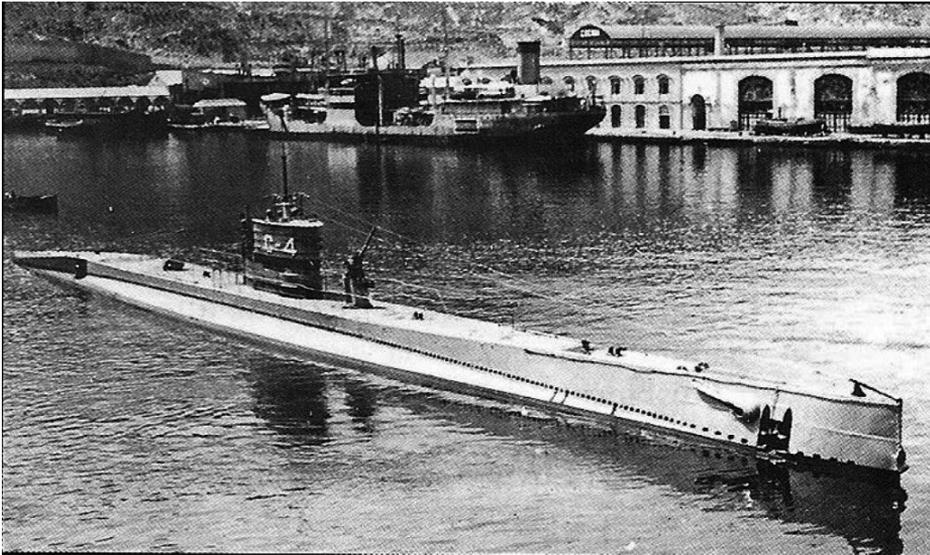
Cartagena donde completaron las reparaciones, pues en Francia las obras fueron de casco y motores.

Los tres submarinos, *C-1*, *B-1* y *B-2*, que habían permanecido en el Mediterráneo bajo el mando de oficiales poco adictos a la República, no realizaron ninguna comisión reseñable. El *B-1*, después de colisionar con un mercante inglés en Alicante, permaneció arrumbado en el Arsenal de Cartagena durante el resto de la guerra y el *B-2*, desde julio había quedado fuera de servicio; es decir: durante muchos meses, y hasta el regreso de los dos submarinos de Francia, solo quedó el *C-1*, que apenas hizo algo destacable, debido a la actitud de su comandante, el AN Martínez Montero, secundado por otros dos oficiales de su dotación.

Por motivos políticos se cambió la base de los submarinos a Barcelona, y el comandante del *C-1*, en un viaje a la sitiada Menorca, hizo un intento fallido de llevarlo a Palma de Mallorca para entregarlo a los nacionales. Montero fue desembarcado tomando el mando el soviético «C.C. Sergio León».

Tras la llegada de Francia del *C-2* y *C-4*, sus comandantes fueron reemplazados por otros de su misma nacionalidad, «Juan García» y «Juan Valdés» respectivamente.

El *C-1*, estando atracado en Barcelona sufrió el bombardeo de aviones italianos que provocaron su hundimiento. Una vez reflatado entró en obras de reparación, y en esta situación se encontraba cuando, en enero de 1939, los nacionales entraron en la Ciudad Condal.



Submarino C-4.

En el verano de 1938, el C-4 transportó varias sacas de correos de Barcelona a la aislada Menorca y viceversa, con un doble objetivo: levantar la moral de esa isla y, principalmente, recaudar fondos para la causa republicana. Para la ocasión se realizó una emisión especial de sellos y al «Correo submarino», se le dio gran publicidad, embarcando para tal fin un periodista norteamericano del *Saturday Evening Post*.

El C-4, después de varias patrullas infructuosas contra el tráfico marítimo, entró en obras en Cartagena. Al salir de pruebas tuvo una varada en inmersión y debido a las quejas de la dotación sobre la incompetencia de su comandante, «Juan García», fue sustituido por el teniente de navío Eugenio Calderón que, tras los sucesos de marzo en Cartagena, lo internó en Bizerta junto con el grueso de la Flota republicana.

El C-2 no le acompañó, alegando que estaba reparando averías, y quedó en el Arsenal en poder de los sublevados a favor de Franco. Al fracasar la rebelión, salió para Palma de Mallorca llevando a bordo a unas 63 personas comprometidas con la sublevación.

Y así finalizó la actuación de los submarinos republicanos, que fue trágica, porque se perdieron muchas vidas, y a la vez deslucida porque no consiguieron un solo triunfo en toda la guerra.

Según varios autores las causas de ese fiasco fueron debidas a que su empleo no fue el adecuado, pues debieron usarse contra el tráfico mercante enemigo. En su bajo rendimiento también influyó que sus comandantes fueron, en su inmensa mayoría partidarios del bando nacional. Pudiéndose

bien afirmar que el enemigo lo llevaban dentro. Al respecto, dos anécdotas vividas por el CN Enrique Manera son bien ilustrativas. En una ocasión tuvieron la oportunidad de torpedear al *Cervera*, pero Manera expresó sus dudas de que podría ser el *Cervantes*, alegando que no quería cargar con tal responsabilidad, y como el comisario político se empeñaba en atacarlo, el comandante exigió que fuera el propio comisario el que apretara el pulsador de fuego. Y el torpedo no se lanzó.

En otra ocasión, se había avistado a un mercante enemigo y al iniciar la maniobra de aproximación, uno de los cabos presente dijo que se debía caer 45° a babor (se ve que alguna vez había oído tal orden dada por el comandante de turno), y Manera, al comprobar que con esa caída le alejaba del blanco, ordenó caer 45° a babor.

Poner al mando de los submarinos a soviéticos, cuando las dotaciones ya estaban desmoralizadas, no dio resultado y algunos poco experimentados no llegaron a hacerse con los barcos. Las órdenes las daban a través de intérpretes, con las confusiones que se pueden producir en las maniobras de estas unidades tan especiales.

A los fallos del personal, se sumaron los del material. Los submarinos pasaron largos períodos en puerto reparando averías, en muchos casos supuestas, y algunas reales producidas por sabotajes.

Con respecto al total fiasco de los torpedos, que en algunos casos pueden ser achacables a sabotajes, lo cierto es que el fallo de estas armas ha sido el factor común en todas las marinas, en los períodos iniciales de todos los conflictos, en especial en la Segunda Guerra Mundial, tanto en los submarinos de la US Navy como en los del III Reich.